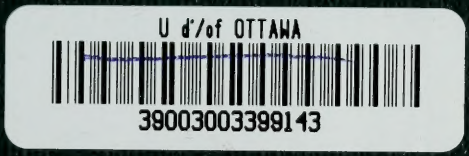

U d'/of OTTAWA
39003003399143

LE ROMAN DE SPORT
Publié sous la direction de P.-A. SCHAYÉ.

Ma Voiture de Course

PAR

G. DE PAWLOWSKI

Illustrations de Jean Routier

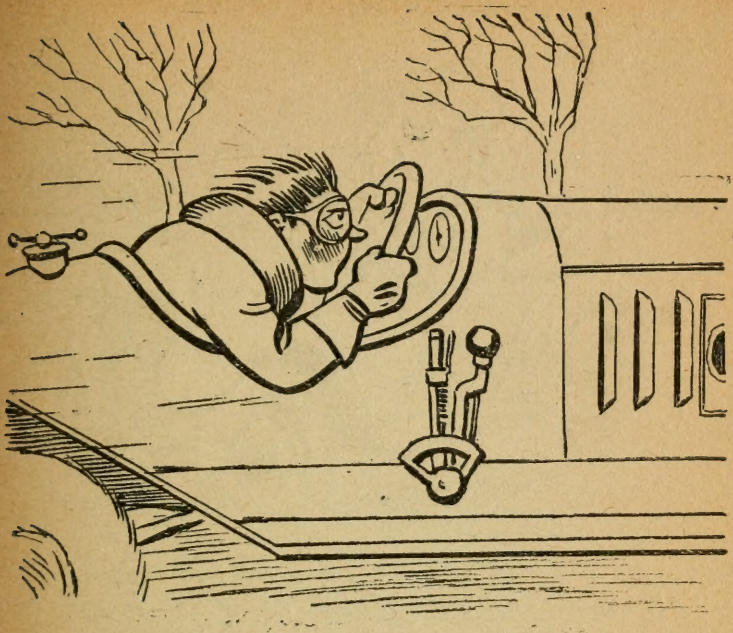
Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis
ANNEXE DE LA BIBLIOTHÈQUE
uOttawa
LIBRARY ANNEX

PARIS
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS LITTÉRAIRES & ARTISTIQUES
LIBRAIRIE OLLENDORFF
50, CHAUSSÉE D'ANTIN

Copyright by Librairie Ollendorff 1923.

PQ
2631
.A86M3
1923

Imp. « Presse Franco-Russe », 216, boulevard Raspail, Paris.



AVANT-PROPOS

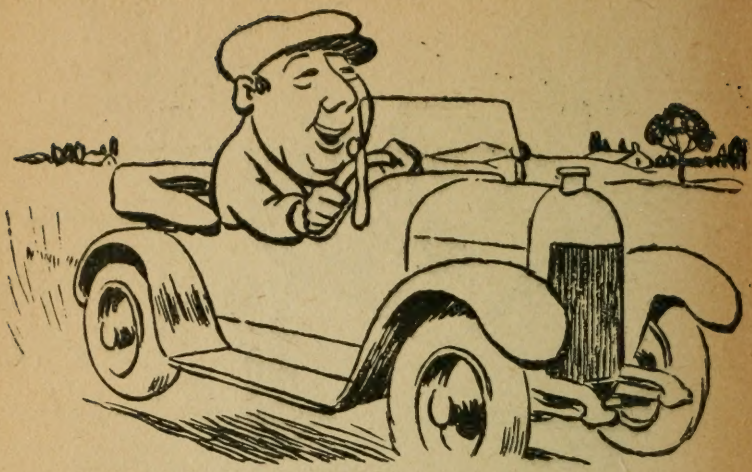
Je n'ai jamais pu souffrir les petites voitures.

Elles me le rendent bien.

Cela vient de ce fait que nous pesons à peu près le même poids .

C'est peut-être beaucoup pour un chauffeur : ce n'est certes pas assez pour une voiture.

Ces petites voitures, vous les rencontrez maintenant partout, vous ne pouvez pas traverser une rue sans marcher dessus et cela fait un bruit désagréable de crabe que l'on écrase.



Un conducteur un peu fort dans une petite voiture ressemble étrangement à un cul-de-jatte qui déborde de toute part de sa caisse à savon.

Si au moins les petites voitures étaient munies de deux brosses circulaires elles pourraient nettoyer les rues comme de petits balais mécaniques. Mais, hélas ! bien au contraire, elles osent faire de la poussière pour se donner de l'importance.

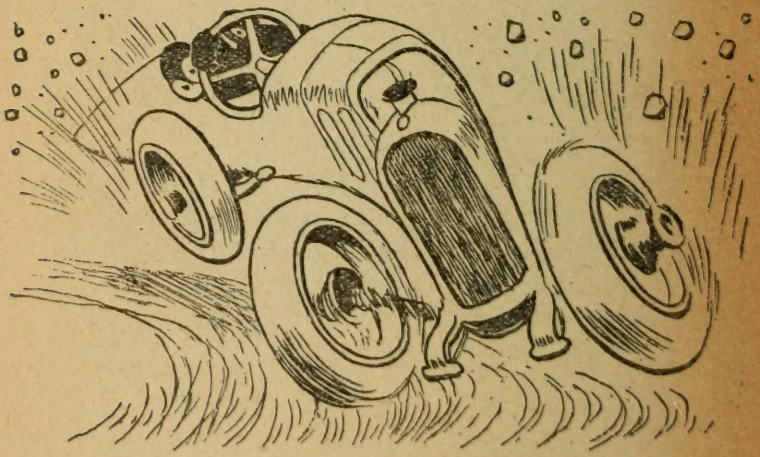
On me racontait dernièrement l'histoire d'un jeune gigolo qui, fier de la voiturette miniature qu'il venait d'acheter, alla se promener au Bois. Il n'y était pas depuis cinq minutes qu'il fut dépassé par une énorme voiture dont le conducteur, par inadvertance, cracha sur la tête du jeune homme. Le jeune homme dégoûté, n'alla pas ce jour là plus avant. Il ne faut pas voir là, j'en suis persuadé, un trait caractéristique des mœurs rudes et de l'impolitesse de notre temps. Il est très possible que ce ne fut point par mépris, comme on pourrait tout d'abord le penser, que le conducteur de la grosse voiture cracha sur le

jeune homme, mais bien parce qu'il ne vit point sa frêle embarcation du haut de son transatlantique routier.

- Ne me parlez point non plus des grosses berlines de famille, des camions aménagés en roulottes auxquels ne manque que l'inscription traditionnelle : « Je suis capitonné. » Cela peut séduire des déménageurs enrichis, cela ne conviendra jamais à un homme de sport.

Seule, la voiture de course peut séduire un sportif car seule la voiture de course peut embêter et vexer les autres.

Il n'est pas du tout nécessaire qu'une voiture de course prenne part à des courses. Tout au plus peut-on l'engager une seule fois pour avoir droit à un numéro énorme peint sur le capot. Non, la voiture de course est faite surtout pour le tourisme ; elle est destinée à dépasser les autres touristes, puis à les attendre pour les redépasser de nouveau. Elle vous assure une situation magnifique dans les auberges, elle vous permet de rester en panne sans honte, elle vous autorise surtout à raconter toutes les histoires possibles sans crainte d'être jamais démenti. Et c'est peut-être pour cela que j'ai intitulé ce livre : Ma Voiture de Course. *La voiture de course c'est le rêve de tout sportsman : peu importe même que ce ne soit qu'un rêve, bien au contraire, car, entre nous, s'il est toujours délicieux de parler d'une voiture de course, il est parfois moins agréable de s'en servir.*



I

COMMENT JE CONNUS EN SONGE L'AUTO DE PANURGE A PANNES COMMANDÉES

A L'OCCASION du grand prix de l'Automobile Club, nous nous étions installés, quelques amis et moi, dans un délicieux petit village de Touraine, endimanché tous les jours de la semaine, gai par nature et rendu fou de plaisir par la présence d'une équipe de coureurs qui avait établi là son quartier général.

Sous la tonnelle, où nous venions de déjeuner, la chaleur était accablante. Des mouches grillaient dans l'air brûlant et venaient en hâte se rafraîchir dans le fond des tasses ou sur les épluchures de fruits.

Des essais comparatifs de vins d'Anjou nous avaient enclins à la méditation et je m'endormis progressivement, comme un enfant, dans le berceau d'osier d'un fauteuil en rotin.

Et lorsque je fus endormi, voici ce que je vis : Nous

étions encore quelques jours avant le Grand Prix et je cheminais doucettement en auto le long de la rivière de Loire, m'amusant à découper le paysage, comme avec une scie, en suivant le blanc tracé à la craie que m'indiquait la route. J'étais à deux lieues de la grande forêt du Port Huault dans ce beau pays de Touraine que l'on nomme le jardin de la France, mais qui, plus fastueux et plus délicat, ressemble surtout à quelque magnifique couvert dressé par les fées pour un festin de géants. Ici des châteaux aux tourelles aiguës émergent des fruits, des fleurs et des branches comme autant de pièces admirables de pâtisserie montée ; là de grosses tours ventrues paraissent autant de flacons gargantuesques et de bouteilles délectables posées sur l'herbe des forêts. Jamais, certes, ces hautes murailles ne furent faites pour d'autres combats que ceux de la table, ni pour d'autres assauts que ceux de l'esprit. La nature entière chante la bonne chère et le bon vin. La Loire elle-même, ennemie de l'eau, semble implorer, pour rafraîchir son lit sablonneux la charité sur Loire de quelque ruisseau de vin, coulant des beaux vignobles qu'elle traverse ; et, malgré moi, je songeais, en la regardant, à ce soldat qui, durant la guerre, s'émerveillant de la dalle d'un Anglais grand buveur, me disait : « C'est pas seulement qu'il l'a en pente : mais faut encore qu'elle soit poreuse ! » Pour avoir sa large gorge aussi sèche la Loire doit, elle aussi, l'avoir poreuse.

J'en étais là de mes réflexions lorsque, brusquement, je vis la poussière de la route s'enflammer autour de moi comme une traînée de poudre de chasse, tandis qu'un jet de vinaigre me brûlait les yeux et qu'une corde de chanvre m'étreignait la gorge. A moitié aveuglé, je freinai à tout hasard, cherchant autour de moi quels pouvaient être les malandrins qui m'attaquaient aussi vilainement.

Je vis alors, debout sur le marchepied, un homme dont le visage rappelait celui de François Villon ; beau de stature, élégant et fin, mais pitoyable comme un chat maigre et si déchiré qu'il ressemblait à un cueilleur de pommes échappé des chiens.

— Monsieur, me dit-il en ôtant gentiment son bonnet de la tête, mon vrai et propre nom de baptême est Panurge, et voici notre excellent et tant mirifique seigneur Pantagruel, qui ne saurait souffrir que vous passiez céans sans vous départir de votre chemin aux fins de visiter notre abbaye. Et comme, tout frémissant encore de colère, je levais les yeux, je vis entre les branches d'un gros chêne, la tête énorme de Pantagruel qui me souriait aimablement.

— Gay compagnon, me dit-il, pardonnez à Panurge pour ce que la gentillesse de ses farces peut avoir d'un peu brusquet, mais tout ceci est de bon cœur si daignez nous suivre.

J'étais trop surpris pour pouvoir protester et, quelques minutes après, je prenais avec mes deux compa-

gnons le chemin de l'Abbaye de Thélème. A vrai dire, la célèbre abbaye construite par Gargantua pour le moine frère Jean des Entommeures, n'a pas trop souffert, ni des injures du temps, ni de celles de Panurge, qui ébranlent ses voûtes depuis tantôt quatre cents ans.

Elle est construite hors des regards, fort en retrait de la route, et personne ne la saurait atteindre sans le bon vouloir de ses habitants. C'est ainsi que seuls y parvinrent, au cours de ces dernières années, par la vertu du Bourgueil et du Vouvray, Anatole France, Georges Courteline, Henri Lavedan et René Boylesve, tourangeaux de cœur et d'esprit.

L'abbaye de Thélème est, en effet, desservie par un *chemin cheminant*, un de ces fameux chemins qui marchent que rapporta jadis Pantagruel de l'île d'Odes. Or, on sait (depuis Rabelais) que ces sortes de chemins, cheminant comme animaux, vont où ils veulent comme en témoignent ceux qui disent : « Où va ce chemin ? Par où passe ce chemin ? Fait-il un détour ? Un crochet ? Par où revient-il ? » Les uns courent la montagne, d'autres s'en vont à la traverse, évitant les rustres qui leur déplaisent, ou s'avancent majestueusement dans la plaine qu'ils franchissent, sans s'arrêter et sans laisser naturellement de traces, en se gardant des voleurs de grands chemins qui les pourraient dérober.

A la prière de Pantagruel et de Panurge, le chemin cheminant attaché aux Thélemnites voulut bien nous conduire à l'abbaye sans que nous ayons autrement à

bouger, ma voiture, mes compagnons et moi, et quelques instants après nous fûmes devant la grande porte sur laquelle on peut lire encore la devise célèbre: « *Fais ce que vouldras.* »

— Beau sire, me dit Pantagruel, daignez mettre votre automobile à l'écurie, avec les autres animaux. Elle est animale, en effet, si j'en crois Aristote, car le propre, par définition, de l'animal étant de se mouvoir soi-même, le mélange barbare que vous faites de la grecque et de la latine en ce vocable *automobile*, tout en prouvant l'ignorance où vous êtes de l'étymologie, classe également votre monstre parmi les bêtes.

Je remerciai de mon mieux, fis comme il m'était dit de faire et rejoignis mes compagnons parmi la foule de Thélemnites.

Certaines figures m'étaient connues, tout au moins par l'image : celle de Descartes, d'Alfred de Vigny, de Balzac et d'Alfred Capus, marseillais de Touraine.

On me montra Louis XI, venu de Plessis-les-Tours, et qui s'occupait avec des entrepreneurs à faire mettre un nouvel ascenseur dans une cage de fer.

Je vis Anne de Bretagne, jouant innocemment avec une petite hermine apprivoisée, tandis que la Dame de Montsoreau enlaçait passionnément Bussy d'Amboise. Rabelais se promenait affectueusement avec Henri Estienne, qu'il essayait de dérider en lui reprochant gaiement d'avoir introduit trop de roideur calviniste dans les derniers chapitres du Pantagruel. Plus loin, devant

quelques bouteilles de Saumur, nous trouvâmes les filles de Louis XV échappées du monastère de Fontevrault.

Jeanne d'Arc, se hissant sur son palefroi, retournait à Chinon, emportant, pour passer le temps, une provision de livres classiques français, qu'elle m'avoua gaiement tenir en telle valeur que jamais livre d'Angleterre ne monterait jusque là. Fouquet, Lauzun et Abd-el-Kader, rendus inséparables par leur captivité, retournaient à Amboise. Ils firent mille politesses à la gentille Agnès Sorel, qui arrivait de Loches en compagnie de Talleyrand, venu de Valençay, et du duc de Bordeaux qui délaissait Chambord.

Blois, ce Bordeaux gouvernemental de la grande guerre de Cent ans, devait être en ce moment désert, ainsi qu'Azay-le-Rideau. Je rencontrai, en effet, dans une grande salle de l'Abbaye, François 1er qui s'obstinait à vouloir faire marcher une salamandre qui tirait mal, en dépit de Louis XII, qui lui disait qu'il ferait mieux de la ramoner en y introduisant le Porc-Epic. Catherine de Médicis, ayant délaissé Chaumont, se faisait tirer les cartes par Ruggieri, et François II, venu de Chenonceaux, semblait perdre la tête en considérant la charmante Marie Stuart.

Tous ces gens, libres, bien nés, bien instruits, conversant en honnête compagnie, n'étant assujettis qu'à leur vouloir et franc arbitre, se levant, buvant, mangeant, travaillant et dormant quand le désir venait, semblaient parfaitement heureux et, mieux encore,

vertueux. Car le vice ne vient que par contrainte et du désir des choses défendues ; et comme la seule chose défendue aux Thélemnites est la servitude, leur plus grande joie, on le devine, est de s'asservir, c'est-à-dire d'aimer.

Je songeais à tout ceci lorsque Panurge, me tirant par la manche, s'écria rudement :

— Hé, fièvre quartaine ! mon ami, mon compagnon, mon frère de par le Diable ! ça penses-tu être damoiseau, philosophe ou chevalier pour rigoller céans, t'esbaudir et ratiociner en façon d'abstracteur de quintessence ? Or ça, or ça, or ça, comme disait Grippeminaud (que la peste l'étrangle !), es-tu artisan confit en mécanique, oui ou non ? Et si oui, apprends, ce pourquoi tu es ici : savoir me conseiller en la matière du char soy mouvant que j'ai de mes mains bâti pour aller au Grand Prix.

Assez intrigué, je suivis Panurge sous un hangar, où je vis la plus extraordinaire voiture automobile que l'on puisse concevoir.

— La *Panurge* 1923 ! dit mon guide avec emphase.

Aux roues, des quadrijumelés ; à l'arrière, un seul baquet, grand comme un muid !

— La carrosserie, me dit Panurge, est certes de belle proportion, mais elle convient expressément à notre seigneur Pantagruel, qui, de ses pieds pendants, peut faire frein sur le sol mieux que sur roues avant.

Il ajouta :

— C'est une soixante litres. C'est peu, évidemment, par Bacchus ! pour moi et frère Jean des Entommeures, mais on peut remorquer des réserves.

— Mais, dis-je, un peu étonné, qui vous donna l'idée de construire une automobile ?

— Ne vous ai-je point dit, reprit-il que mon nom est Panurge ?

Or, dans *Panurge* il y a *panne*, et panne est ce que vous appelez purée, ou mieux encore, faute d'argent, comme il est dit dans Aristotélès au livre de l'impécuniosité. Or, s'il y a *panne* dans Panurge, il y a panne tout ensemble dans automobile, et c'est par là que nous sympathisons. Or, quel est le plus grand bien en ce monde que la panne ? Par purée l'homme devient ingénieux, il trouve cinquante manières de s'enrichir dont la plus honnête est le vol. Par purée, naissent débiteurs et créanciers, par quoi tout se meut dans la nature : les fruits étant débiteurs du soleil et créanciers de l'homme. Par panne également, dans l'automobile, naît l'imprévu, l'aventure, la variété, la douleur mère de la joie, le hasard qui engendre amour et fortune. La panne est indispensable dans l'automobile, nécessaire désirable, elle urge à tout moment, et c'est en cela, mon ami, que le vrai nom d'une voiture doit être *panne-urge*..

Et comme, un peu étourdi, j'essayais de comprendre, Panurge reprit :

— De là, de par Dieu, la mirifique idée de ma voiture, *dont toutes les pannes sont commandées.*

Deux ou trois manettes, dissimulées sous le volant de direction, assurent la commande de pannes spéciales. La première agit sur un simple commutateur provoquant une « prétendue panne d'électricité », la seconde n'est autre qu'une « presse-valve » dégonflant un pneu à volonté. On peut y ajouter un « obturateur sur l'admission », ou mieux « sur l'échappement », étouffant instantanément le moteur, un branchement facultatif de la circulation d'eau dans le tuyau d'essence ou bien encore une déviation du courant secondaire dans les appuie-mains de la carrosserie.

Imaginez que vous priiez à une courte promenade quelque gente demoiselle pour quelques instants trop brefs : vous voici, à la tombée de la nuit, à quelques pas de l'auberge de la Belle Devinière ; un simple coup de pouce sur le diabolique bouton de panne générale et le moteur fait entendre quelques bruits très épouvantables. Tout s'arrête, tout s'immobilise ; c'est la panne commandée ! Vous entrez en désolation feinte, vous attestez le ciel et la mort Jésus-Christ de votre impuissance à conjurer le mal et, la nuit tombant, la gente demoiselle, bon gré maugré, s'introduit dans l'auberge. Qu'y ferez-vous, mon ami ? Croyez-moi, vous remettrez au lendemain les réparations devenues nécessaires.

En toute occasion, *la panne commandée* vous ser-

vira pour interrompre une course qui ne vous agrée point, pour vous arrêter devant une fenêtre aimée, pour rester un jour de plus, malgré vos compagnons, là où le vin est bon.

La panne, ce cauchemar, est devenue un bienfait, le hasard est à votre service, l'aventure à portée de la main.

Ajoutez enfin que la panne commandée peut vous assurer de faciles triomphes ès-mécanique et vous valoir une merveilleuse considération. Rien n'est plus amusant, en effet, que de provoquer une panne artificielle en présence de fins connaisseurs et d'habiles mécaniciens, et, tout aussitôt après, de laisser fins connaisseurs et habiles mécaniciens commencer à bafouiller sur l'événement à qui mieux mieux de la façon la plus honteuse.

On se contente d'intervenir juste au moment où ces seigneurs affichent l'intention bien arrêtée de démonter incontinent la distribution du moteur, et d'un coup de pouce, on remet tout en place sans même avoir l'air d'y prendre garde.

Le plus souvent, les fins connaisseurs et les habiles mécaniciens ne disent rien. Ils prennent un air entendu et font semblant d'avoir de tout temps compris quelle était l'origine véritable de la panne.

Si, par hasard, cependant, ils vous posent une question indiscrète, il suffit de leur dire sèchement :

« C'était l'heterothermie du couple radiant : mon admission est à constante variable donnant un rattra-

page automatique suivant l'équation de rendement minute du travail latéral des paliers. Cela n'arrive qu'avec les voitures montées en course. »

Cette simple phrase jetée négligemment reste toujours sans réponse et n'est jamais contestée ni par les fins mécaniciens, ni par les habiles connaisseurs. Elle vaut, tout au contraire, au propriétaire de la voiture leur admiration muette et sans bornes.

Car c'est ainsi, vous le savez, que notre monde automobile s'acquière toujours les réputations de technicien expert et de conducteur hors ligne.

Et comme je m'extasiais sur l'ingéniosité panurgique, mon compagnon poursuivit :

— Une seule chose manquait à ma voiture, pour prendre la route le jour du Grand Prix, savoir, ces mille petits accessoires charmants : thermomètre, nourrice, outillage, horloge et autres fariboles dont votre voiture est munie. Sur ce, mon copain, je désirais votre conseil et je crois l'avoir maintenant.

Je lui énumérai tout ce qu'il pouvait ajouter à son auto pour en avoir quelque agrément, mais déjà Panurge ne m'écoutait plus.

— Voici le soir, me dit-il, il vous convient de partir de ce lieu. Ulysse ! Ulysse ! appela-t-il d'une voix vibrante. Et, comme je m'étonnais, Panurge me dit :

— C'est le nom du chemin du retour. Je l'appelle pour qu'il vous emporte avec votre voiture.

De fait, quelques instants plus tard je me sentis sou-

levé par un chemin cheminant et entraîné avec ma voiture à travers la campagne. Hélas, du premier coup d'œil, je constatai que mon auto avait été entièrement dévalisée de tous ses accessoires et de son outillage. Il était trop tard pour récriminer ; le chemin, sans laisser de trace, m'avait déjà déposé sur la grand'route là où il m'avait pris. Et j'entendis seulement, au travers des branches du vieux chêne, la voix railleuse de Pantagruel qui me criait :

— Très cher et précieux ami, merci mille fois, et très particulièrement pour le compteur de tours ; rien ne sera plus utile, ni plus précieux, pour enregistrer ceux de Panurge.

II

MA MOTO DE COURSE « PARIS-MADRID »

INDIGNÉ par cet odieux persiflage de Pantagruel je me retournai d'un bond et je fus complètement réveillé par un affreux tintamarre.

— La Voiture de course ! la voiture de course ! hurlaient mes amis sous la tonnelle, en accompagnant en cadence leurs vociférations de coups violents portés aux innocentes bouteilles et aux tasses ingénues par de vibrantes petites cuillers. — Fini d'en écraser! l'histoire de la voiture de course! hurla Lamberdom avec cette belle autorité qui le caractérise. De fait, en revenant à moi, il me souvint d'avoir assez imprudemment vanté, durant le déjeuner, les mérites de *ma* voiture de course et de m'être engagé à conter l'histoire de cet engin merveilleux.

Je n'avais plus qu'à m'exécuter.

Toutefois, n'étant plus très sûr de mes succès spor-

tifs et craignant la colère de mes auditeurs désabusés je m'avisai de gagner un peu de temps en suivant l'excellent exemple de la divine Shéhérazade.

— Je veux bien, dis-je, vous conter l'histoire de ma voiture de course, mais il me faut nécessairement, vous parler au préalable de ma moto de course et du succès officiel qu'elle me valut.

Quelques vagues grognements pouvant passer pour un acquiescement, étant donnée l'extrême chaleur, je poursuivis :

— Il faut vous dire tout d'abord que les motocyclistes qui à quatre vingts kilomètres à l'heure boivent les gros pavés du Nord et que les pères de famille qui se promènent aujourd'hui, douillettement bercés sur les sommiers élastiques des motocyclettes modernes, somnolant au ronronnement de multiples cylindres, jouant distraitement du piano avec les dociles commandes de leur machine, ignoreront toujours ce que furent les premières motocyclettes, dites *de course*, qui firent jadis notre admiration et nous permirent, comme Hercule dans les temps mythologiques, de voir la mort de près tout en bravant les monstres de la gendarmerie.

Nous nous divertissons lorsqu'un journaliste politique, ignorant tout de l'automobile, nous révèle encore, dans un fait divers, qu'un moteur à explosion a *fait explosion*, mais je vous jure que cette appréhension eût été fort légitime au temps des premières grosses motos.

C'était, en effet, sur une simple bicyclette, à peine

renforcée aux fourches, qu'on logeait la borne kilométrique du monocylindre et, lorsqu'une explosion se produisait dans ce dôme des Invalides, on ne savait pas au juste dans quel sens la motocyclette allait partir. Allait-elle s'aplatir sur le sol, bondir dans l'espace comme l'obus d'un mortier ? Consentirait-elle à prendre la marche rationnelle en avant ou à se passer de marche arrière en la prenant toute seule ? Dans tous les cas, un fait demeurait des plus problématiques ; l'étroite connexion du cavalier et de l'engin mécanique. Même lorsque la motocyclette partait dans la bonne direction, elle pouvait partir seule, la force d'inertie empêchant le cavalier de la suivre.

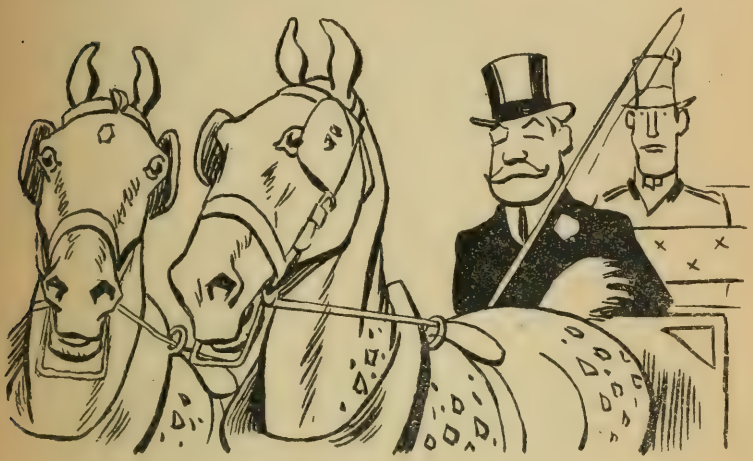
Pour obtenir la première explosion nécessaire, il

fallait avec une simple pédale de bicyclette, vaincre la résistance à la compression d'un cylindre qu'il eût été déjà difficile de faire partir sur une voiture avec une bonne manivelle de mise en marche et deux bras robustes. C'est assez vous dire que lorsque la pédale consentait à ne point se tordre sous l'effort, on avait la sensation que les deux pieds eussent été nécessaires sur la même pédale pour démarrer 7 chevaux. Je passe sous silence les *retours de manivelle* toujours possibles qui, sur un instrument à deux roues, provoquaient des réactions évidemment pénibles.

Mais lorsque la première explosion s'était enfin produite, lorsque le motocycliste, suant, soufflant, hagard, avait déchaîné l'orage, il lui fallait, avec la promptitude d'un singe, se cramponner à la machine qui, du premier bond, se trouvait déjà vingt-cinq mètres plus loin. La moindre hésitation, un allumage lâchement coupé, et tout était à recommencer.

Tant bien que mal, vacillant comme une toupie, le motocycliste cramponné à son guidon se laissait donc entraîner, nouveau Mazeppa, par la bête furieuse, flottant comme une loque sur la selle. Lorsque ces essais de départ avaient lieu sur une route suffisamment longue, lorsque l'on avait devant soi six ou huit cents kilomètres de ligne droite, on n'avait aucune inquiétude. Mais lorsque le départ avait lieu dans une rue de Paris, sur une place encombrée, on savait bien d'où l'on partait, mais on ignorait toujours où la première explosion

allait vous conduire. Il fallait, autant que possible, viser entre deux omnibus, éviter d'affronter les somnolents tramways à chevaux, les bruyantes voitures de laitiers et les dédaigneux équipages.



Sur route, après quelques kilomètres de vitesse vertigineuse, on était réveillé brusquement du sommeil enchanteur par quelque effroyable trou dans lequel on arrivait avec la sensation de tomber sur des rochers du haut d'une falaise. Du coup, l'allumage était coupé. Nul doute, la fourche devait être brisée, la roue arrière démolie ! C'était miracle si l'on était encore en selle ! Vite, on freinait, on arrêtait pour constater l'étendue du désastre. Après un examen minutieux, on constatait que rien n'était cassé et qu'il ne s'agissait, en

somme, que de remettre la motocyclette une fois de plus en marche. Que nous étions loin du paisible side-car actuel !

Le principal agrément de la motocyclette, à cette

époque-là, disons-le très franchement, c'était la facilité que l'on avait de prendre le train. On en était quitte pour vider devant témoins son réservoir dans des récipients obligeamment prêtés par la femme du chef de gare, qui renouvelait ainsi sa provision annuelle d'essence. Cela coûtait bien, chaque fois, un guidon, car, dès le départ, la motocyclette préférait se coucher brutalement dans le fourgon, éternuant toute sa boue sur le plancher et repliant mollement, comme un bras, son guidon sous sa tête, mais, à part une pédale faussée de

temps à autre, cela valait bien de revenir à Paris sans fatigue.

Dans Paris, la grosse motocyclette inspirait aux bêtes et aux gens une terreur parfaitement justifiée. Je me souviens ainsi d'avoir, sur les conseils d'amis timorés, demandé à passer l'examen spécial du permis de conduire pour motocyclettes ; je m'adressai pour cela à l'excellent homme qui dirigeait alors ce genre d'opérations, dans les petites voies situées entre la rue de Lancry et la rue de l'Entrepôt, près de la place de la République.

Je me souviendrai toujours de la délicieuse traversée de Paris que je dus faire l'après-midi, avec mon excellente *Paris-Madrid*. Par bonds successifs, je traversai en large, puis en long, le boulevard Magenta. Je me retrouvai, accablé et hagard, en présence d'une statue qui devait être celle de la République. Un nouvel essai de mise en marche me conduisit à l'endroit où l'on éleva depuis, en souvenir des dangers que font courir les sauvages, la statue de l'excellent Bobillot.

Je ressentais, dans Paris l'impression exacte que peut avoir un bourdon enfermé dans un bocal. Me heurtant aux pâtés de maisons, évitant les trottoirs et les lourdes voitures de charge, je pus m'arrêter enfin exactement à l'endroit de Paris où le service des mines m'avait convoqué. Je devais ressembler à un noyé repêché après quelques heures d'immersion.

L'homme des mines était là ; la mienne dut le frap-

per. Il vint à moi lorsque mon tour fut venu et je crus qu'il allait me demander, suivant l'usage, d'accomplir quelques exercices acrobatiques et mécaniques avant de me délivrer mon nouveau permis de conduire. Il n'en fut rien. L'homme des mines, qui avait de l'expérience, me considéra un instant avec terreur, et me dit doucement :

— Vous êtes venu ici avec cette motocyclette-là ?

Et comme j'acquiesçai fébrilement de la tête, il me regarda avec stupeur et conclut hâtivement, sans autre examen :

— Je vais vous donner votre permis tout de suite.

Il faut en convenir, en effet, aucune autre épreuve ne pouvait être plus décisive et ce succès officiel me remplit d'un légitime orgueil. Ce fut du reste la seule épreuve où je triomphai avec ma « Paris-Madrid ».

III

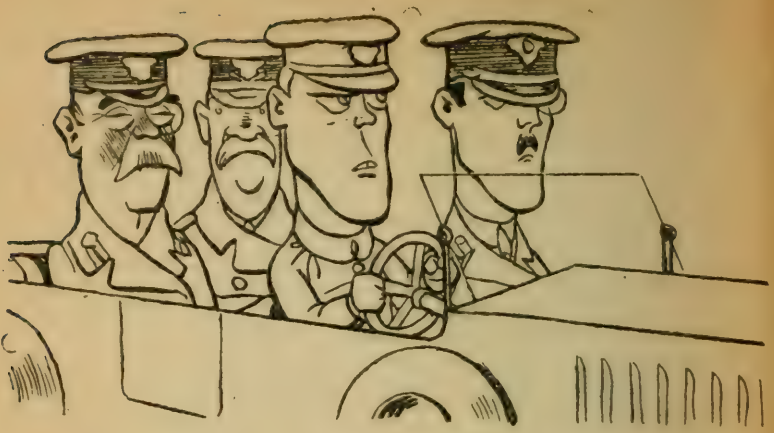
UNE VOITURE DE COURSE AMÉRICAINE

COMME je me taisais, un silence glacial rafraîchit heureusement la température. A la fin Lamberdom grogna.

— Très peu d'histoires de binocles à moteur ; les motos c'est des vélocipèdes, on s'en balance. La voiture de course...

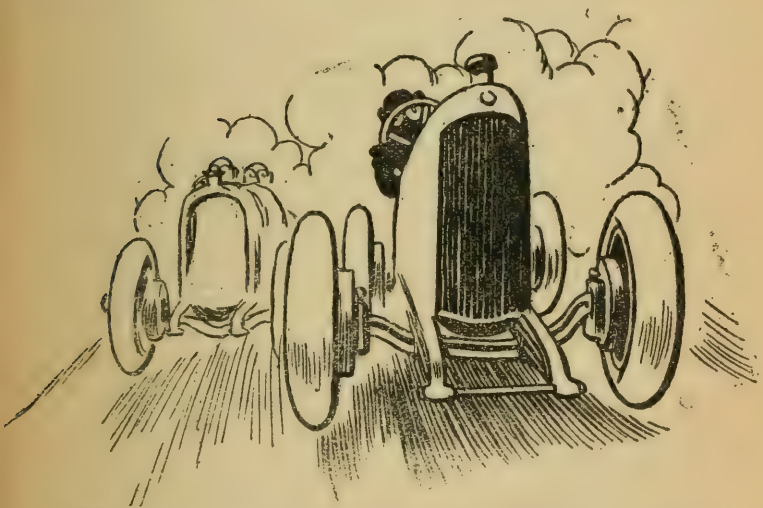
Un peu vexé je repris :

— A propos de voitures de course, laissez-moi vous dire que j'ai eu dernièrement le très grand plaisir d'essayer celle de mon vieil ami H. I. J. K. L. M. N. Bill ; c'est le triomphe de la mécanique américaine. Décidément, les Américains sont les plus grands créateurs du monde, j'ajouterai même hardiment du Nouveau Monde. Vous n'ignorez pas, en effet, que la science moderne a mis à néant depuis longtemps toutes les légendes répandues depuis des siècles sur le



créateur de l'Ancien Monde ; Dieu profita de ce qu'il était seul pour faire croire ensuite qu'il avait créé le monde en six jours. Personne ne pouvait dire le contraire, sauf le Serpent qui datait de la création des reptiles et qui avait fort bien vu comment les choses s'étaient passées. De ces indiscrétions résultèrent ensuite certaines querelles entre Dieu et lui sur lesquelles nous aurons le bon goût de ne pas revenir. En réalité Dieu mit des milliers et des milliers d'années à créer le monde, il ne se hâta que le jour où il eut un témoin, c'est-à-dire l'homme, et c'est pour cela du reste que la femme fut bâclée de la façon déplorable que l'on sait. Du reste comme le faisait très justement observer mon ami H.I.J.K.L.M.N. Bill, Dieu était un artiste, il ne fabriquait pas en série et quand on ne fabrique pas en série le rendement est forcément déplorable. Les

Américains, eux, sont de véritables créateurs ; on sait comment ils fabriquent leurs voitures en lançant tout ce qui leur tombe sous la main sur un tapis roulant ; au bout du tapis il y a une voiture finie, puis apparaît un client et une facture, cela ne traîne pas. Mais le moment n'est point de philosopher, surtout par cette chaleur et c'est de la nouvelle voiture de course américaine que je voudrais vous parler. Cette voiture devait prendre part au dernier circuit de Jingling Hopper (Mass.), mais, en raison de sa force, on a dû, au dernier moment, renoncer à la faire courir sur un aussi petit parcours.



C'est une voiture absolument admirable et qu'on ne saurait trop recommander aux amateurs de vitesse,

comme aux touristes qui aiment à se déplacer rapidement. Sa construction est des plus ingénieuses. Le capot, qui a 1 m. 50 de long, est formé par un cylindre unique horizontal, la bielle est reliée directement, au moyen d'un excentrique, à l'essieu arrière, ce qui supprime la complication inutile d'un changement de vitesse. La voiture en état de marche peut faire aisément, si j'en crois son inventeur, 400 à 450 kilomètres à l'heure au ralenti. Poussée à 6.000 tours par minute, elle irait plus vite. Il lui arrive parfois d'aller un peu moins vite, lorsqu'elle est en panne par exemple, mais, dans ce cas, on n'a rien à redouter, et l'on peut toujours finir aisément le parcours.

Il suffit pour cela d'emmener avec soi un petit mécanicien robuste et débrouillard. Au moyen d'une petite porte pratiquée dans la culasse du cylindre, le petit mécanicien, en cas de panne, s'introduit dans le moteur, s'adosse au piston et, en s'arc-boutant sur le fond du cylindre, le repousse aisément à fond de course ; puis il le ramène à lui au moyen de deux poignées. On arrive ainsi à obtenir une vitesse très suffisante de 3 ou 4 kilomètres à l'heure, qui permet de gagner sans difficulté la ville la plus voisine. On a beau dire, on ne pourrait pas faire cela avec un petit moteur.

Quelques précautions sont toutefois à prendre dans ce cas. Il est bon tout d'abord de couper l'allumage et l'admission. Avec les gros moteurs, on ne sait jamais, et si une explosion se produisait, le petit mécanicien

logé dans le cylindre se trouverait en mauvaise posture. Il est recommandé également, tous les kilomètres, de passer un litre de gin au petit mécanicien pour lui redonner des forces ; il ne faut pas, toutefois, exagérer la dose, car lorsque le petit mécanicien s'endort, à l'intérieur du moteur, on reste définitivement en panne jusqu'au lendemain.

Naturellement, comme vous le pensez bien, le ravitaillement de la voiture en course se fait très rapidement. Il suffit de précipiter pêle-mêle les bidons tels quels dans le réservoir d'essence. Etant donné l'aspiration considérable du moteur, et les dimensions du gicleur, les bidons sont rejetés par l'échappement et leur passage n'entrave en rien la marche de la voiture. Je vous l'ai dit, c'est un très fort moteur.

Pour alléger la voiture, on a supprimé, comme bien vous pensez, toute la carrosserie. Au surplus, elle ne serait d'aucune utilité ; on s'accroche où l'on peut, à des poignées qui ont été réparties tout autour du châssis. J'oubliais, en effet, de vous dire que la voiture est inversable et qu'elle n'a pas, à proprement parler, de sens bien défini. Pour éviter toute chance d'accident, on a mis, en effet, des roues au-dessus, au-dessous et sur les côtés du châssis. Suivant la façon dont on prend les virages ou dont on traverse les agglomérations, les roues servent d'un côté ou de l'autre, tantôt on roule sur la route, tantôt, si la courbe est accentuée, sur la façade des maisons.

Cela étonne bien un peu les habitants la première fois, mais ils n'ont pas le temps de comprendre. Comme cela, pas d'accident possible, pas de voiture qui se retourne pour un dérapage en écrasant ses conducteurs. Ceux-ci sont logés au centre, dans une sorte de roue d'écureuil grillagée, et, quelle que soit la position de la voiture, ils se retrouvent toujours dans le bon sens.

C'est fort avantageux et évite tout accident.

On a jugé inutile de munir la voiture de pneumatiques. Comme ceux-ci ne manquent point d'éclater tous les dix kilomètres, il vaut mieux tranquillement s'en passer, cela évite les rechanges incessants et toute perte de temps. Quant aux cahots de la route, vous pensez bien qu'avec la vitesse on ne les sent pas.

La voiture, je vous le disais en commençant, n'a pas pu malheureusement prendre part au Circuit, et voici pourquoi :

Comme tous les moteurs un peu forts (celui-ci à 1 m. 20 d'alésage sur 1 m. 50 de course), ce moteur ne tourne qu'assez lentement. On le règle pour donner en pleine vitesse une explosion tous les kilomètres. Connaissant le nombre d'explosions à la minute, on sait toujours exactement où l'on en est.

Malheureusement, il est bien difficile dans de pareilles conditions de s'arrêter exactement à l'endroit voulu pour prendre un départ de course ; on s'expose, en débrayant, à s'arrêter 300 mètres avant, et, si l'on

remet le moteur en marche, on se retrouve immédiatement 4 ou 5 kilomètres plus loin.

C'est grâce à un phénomène analogue que le Petit Poucet, dans les contes de Perrault, put facilement éviter pendant des journées entières la poursuite de l'ogre. Nos théoriciens modernes l'ont établi d'une façon irréfutable : chaque fois que l'ogre faisait un pas, il se retrouvait sept lieues plus loin, grâce à ses bottes. Il suffisait au Petit Poucet de se déplacer au contraire de quelques mètres pour rendre toute poursuite inutile. C'est très joli quand il s'agit de contes de fées, mais pour une voiture de course cela devient parfois excessivement gênant. Et puis il y avait aussi la question de l'alésage qui était un peu fort pour les règlements actuels.

Je vous disais tout à l'heure que j'ai essayé la voiture de mon ami Bill, mais je dois avouer de suite que nous n'avons pas été très loin. Lors de la mise en marche, il y a eu quelques ratés qui ont fait retourner la voiture deux ou trois fois sur elle-même ; cela n'avait aucune importance, grâce au système des roues universelles. Mais, lorsque mon ami a voulu embrayer, les petits ennuis ont commencé.

Le moteur, en effet, est parti fort bien et est allé assez loin, mais nous n'avons pas eu le plaisir de le suivre. Nous avons eu le regret, en vertu de la force d'inertie, de rester sur place, en compagnie du châssis.

Le piston, seul, et la bielle ont pu se frayer aisé-

ment un chemin au travers de la culasse, et sont allègrement partis à toute vitesse sans nous attendre.

Dès que ces pièces essentielles seront de retour, nous recommencerons cet essai passionnant, et je me ferai un devoir, mes chers amis, de vous tenir au courant de tout ce qui se passera d'intéressant.

IV

LA SPLENDIDE LIMOUSINE DE M. VAUDOR

MON vieil ami Graindas qui n'avait rien dit jusqu'alors m'interrompit doucement.

— J'entends fort bien, me dit-il, ta description de la nouvelle voiture de course américaine, car j'admets assez bien la plaisanterie, mais parle-nous plutôt de la nouvelle limousine de notre ami Vaudor. Ne te l'a-t-il point montrée avant notre départ ?

— Ceci dis-je est plus tragique et je reprendrai les faits par le menu, sans omettre un détail :

La première explosion qui réduisit en poudre toutes les vitres de ma maison et fit valser les plafonds comme de simples feuilles de papier ne m'émut pas autrement. Je savais que le général Katastroff habitait non loin de chez moi et qu'il avait pris part aux affaires de son pays. J'allais donc me remettre à l'étude lorsque de violents coups de sonnette attirèrent mon attention, sui-

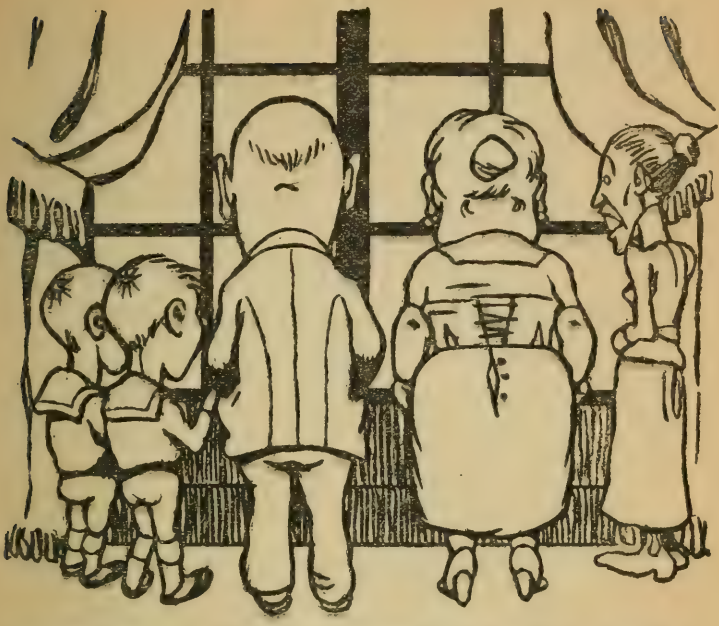
vis presque immédiatement de la destruction totale de ma porte. Le premier personnage qui pénétra chez moi, de force, n'avait pas l'air exceptionnellement fou. On lisait seulement sur ses traits une âpre résolution, une volonté tenace et irréductible d'aller là où il voulait, et pas ailleurs. Il se blottit par terre dans un coin de ma bibliothèque et dit simplement :

— Monsieur, il est des cas où l'on ne choisit pas. Votre porte était la première qui s'offrait à ma vue. Vous avez le droit de me tuer mais vous ne me ferez pas sortir dans la rue en ce moment.

Par malheur, la famille, composée de six personnes, qui se jeta chez moi quelques secondes après, n'était pas aussi calme. Dès l'entrée, la femme congestionnée tomba à genoux en faisant de grands signes de croix, et les enfants, tordus par d'horribles convulsions, se mirent à baver du savon comme des singes épileptiques. Quant à l'honorable quadrumane qui dirigeait cette tribu, c'était évidemment vers la fenêtre qu'il brandissait son parapluie en arrachant de sa gorge contractée d'inintelligibles râles de fureur.

Au dehors, un nuage de fumée épais et noir envahissait la rue, et, comme durant les grandes éruptions du Vésuve, l'obscurité devenait à chaque instant plus complète.

Brusquement, une seconde explosion plus violente encore se fit entendre, et j'étais sur le point d'aller voir par moi-même ce qui se passait, lorsqu'un méca-



nicien couvert d'huile et cependant souriant surgit à temps sur mon seuil dévasté pour expliquer d'un mot cette curieuse suite de phénomènes.

— Monsieur, c'est M. Vaudor qui vient d'arriver en bas avec sa nouvelle voiture 1923 de grand tourisme, rapport que Monsieur a promis de venir l'essayer avec Monsieur quelques premiers milliers de kilomètres.

Il est de ces invitations que l'on ne refuse pas. Deux minutes après j'étais dans la rue.

Partout des volets clos, des boutiques fermées en

hâte. Seule, sur les deux trottoirs et sur la chaussée stationnait la nouvelle limousine-villa de grand tourisme des Vaudor. Devant la double porte d'entrée se tenaient M. Vaudor en costume d'alpiniste, la toute charmante Mme Vaudor et ses cinq enfants, six femmes de chambre, trois domestiques, un chef, deux cuisiniers et quatre grooms.

Faisant bande à part, du côté du capot, se trouvaient le mécanicien chef, ses aides, les électriciens et les monteurs de pneus.

A mon apparition M. Vaudor commanda :

— Enlevez les crics, nous partons.

Instantanément la lourde voiture descendit sur ses roues et les quatre pneus de 235 éclatèrent simultanément.

— Ça, c'est la scie, observa M. Vaudor en venant à ma rencontre ; on a beau ménager ces sacrés pneus à l'arrêt en montant la voiture sur crics, chaque fois que l'on veut repartir c'est la même histoire : quatre bandages à changer.

Je félicitai M. Vaudor de sa nouvelle voiture de grand tourisme et du bruit véritablement admirable qu'elle faisait.

— Oh ! ça, fit modestement M. Vaudor, c'est l'échappement libre ; on le met de temps en temps, il n'est rien de tel pour avertir les passants. Au surplus, ce détail est sans importance. Tenez, pendant que l'on remonte les pneus, venez plutôt visiter le moteur.

Précédé de mon guide, je pénétrai dans le capot par une entrée de service, et là je demeurai muet d'admiration.

Entourés par une galerie circulaire, les douze cylindres étaient là, formidables et majestueux. Des portes blindées ménagées dans les culasses permettaient au mécanicien d'aller visiter son moteur au repos.

Somme toute, c'était une très forte voiture.

— Il faut bien cela, me dit Vaudor, pour traîner la carrosserie, qui est peut-être un peu lourde, comme vous allez voir.

Mon guide me précéda dans un long couloir qui desservait toute la voiture et nous arrivâmes bientôt à une porte qui donnait sur le grand salon. De là nous passâmes dans les chambres à coucher, que longeaient la salle à manger, le billard et la cuisine. A l'arrière de la voiture je notai même, avec admiration, un mur en briques élevé là décemment pour l'usage des messieurs pendant les arrêts en rase campagne.

— Bien des gens, je le sais, me dit M. Vaudor, vont crier à l'exagération et trouveront ma voiture trop lourde ; mais que voulez-vous, nous ne sommes pas des coureurs, nous ; nous sommes des amateurs, amis du confort, et nous adorons, ma femme et moi, le grand tourisme. Ah ! sans ces sacrés pneumatiques !...

Nous arrivâmes sur la terrasse avant, tandis que l'on achevait de remonter le troisième train de bandages. Il y avait là quelques invités qui consultaient des cartes

de France, d'Italie et d'Espagne, et ce fut pour nous une nouvelle occasion de nous apitoyer sur les malheureux qui ignoraient la joie délicieuse de visiter de pareils pays dans une pareille voiture.

Pendant que nous prenions le thé dans la serre en compagnie de ces dames, nous ressentîmes une légère oscillation.

— Je crois que nous venons de partir, fit timidement Mme Vaudor. D'ici il est difficile de s'en rendre compte, mon mari n'ayant pas voulu que la voiture ait des fenêtres sur la rue, comme une vulgaire roulotte.

Nous attendions tous anxieusement. Une nouvelle oscillation se fit plus précise.

— Nous venons peut-être de passer sur une vache, fit Mlle Vaudor en dansant sur un pied en signe d'allégresse.

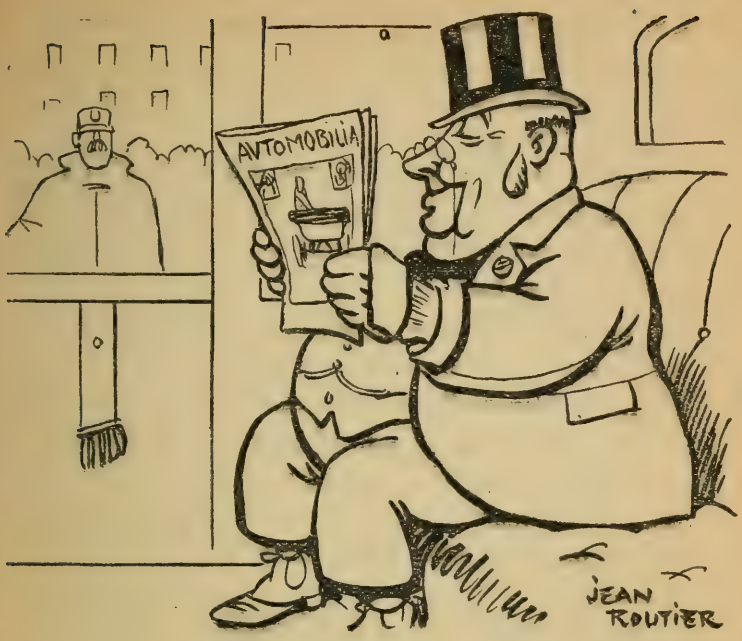
Brusquement quatre éclatements se firent simultanément entendre.

— C'est bien ce que je pensais, soupira M. Vaudor : on essayait d'enlever les crics. Ah ! ces fabricants de pneus ! Les constructeurs de crics, au moins, voilà de braves gens !

Un domestique en livrée apparut, portant un télégramme.

— C'est le mécanicien chef qui demande à parler à Monsieur, rapport à ce qu'il n'y a plus de pneus de rechange.

— C'est bon, c'est bon, fit M. Vaudor, dites qu'on



ramène la voiture au garage sur les jantes. Nous, nous allons descendre et rentrer à pied.

« Navré, cher, fit M. Vaudor en se tournant vers moi ; vous le voyez, il n'y a pas de ma faute.

— Mais enfin, hasardai-je, comment avez-vous pu venir du garage chez moi sans éclatement ?

— Tiens ! soupira M. Vaudor, sur la jante, naturellement, pour ne pas vous faire attendre ! Ah ! ces pneus, quelle monstruosité !

Quand nous fûmes tous descendus, le mécanicien

chef remit le moteur en marche au moyen d'une cartouche de dynamite.

— Mettez l'échappement libre pour les passants, fit M. Vaudor.

Instinctivement, je jetai un regard furtif sur ma maison. En haut, enlacés aux cheminées, le pâle désespéré et les membres de la famille inconnue regardaient avec des yeux fous.

Lorsque la voiture parvint au bout de la rue, en virant sur les trottoirs, les infortunés eurent un sourire d'extase. Par malheur, au même instant retentit une dernière explosion, si formidable que j'en conserverai le souvenir toute ma vie. Comme sept morceaux de savon dans une baignoire, les sept réfugiés glissèrent du haut du toit jusque dans la gouttière, où ils demeurèrent sans mouvement.

Anxieusement je regardai Vaudor.

— Ça ? fit-il, vous savez bien : c'est le silencieux...

Ce fut ainsi que se termina pour moi cette première et inoubliable journée de voyage dans l'admirable voiture du grand tourisme, type 1923, de la famille Vaudor.

V

L'ATELIER COUVERT

PROFITANT de ce que Lamberdom, accablé par la chaleur, s'était assoupi et ne songeait plus à réclamer l'histoire de ma voiture de course, je poursuivais :

— Qu'importent du reste les ratés sonores et les explosions d'une voiture quand on a connu comme nous les explosions autrement dangereuses et bruyantes de la guerre !

Je voudrais à ce propos vous conter mes souvenirs d'un certain bombardement de Dunkerque auquel je fus mêlé ; mais auparavant il est nécessaire que je vous présente mon mécanicien militaire Charles Coucaragea et que je vous raconte comment nous échouâmes un jour dans un parc automobile de la côte.

Les ennemis du sport automobile répètent volontiers que c'est folie d'aller en voiture comme des fous, qu'on ne prend pas le temps de regarder le paysage et que

la griserie de la vitesse empêche de connaître les joies véritables du tourisme ; ils montrent par là combien ils ignorent tout du sport qu'ils dénigrent.

Je vous assure que pour mon compte depuis deux heures que nous étions arrêtés, Coucaragea et moi, dans les mornes plaines de la Flandre, j'avais eu le temps de considérer attentivement le paysage et que je connaissais dans leurs moindres détails : l'arbre de la route, les champs inondés qui s'étendaient au loin et, le petit moulin que l'humidité avait fait pousser dans le paysage comme un champignon.

A vrai dire, le respect hiérarchique que l'on doit au *personnel transporté* ne nous avait pas permis, à Coucaragea et à moi, de prendre une attitude confortable pour considérer les beautés de la nature. Il eût mieux valu, à tous égards, nous asseoir dans les baquets, allumer de bons cigares échappés à la vigilance douanière de nos alliés de Coxcyde et rêver à la victoire prochaine les pieds mollement appuyés sur le pare-brise.

Malheureusement, cette attitude n'eût pas été comprise par le *personnel transporté* qu'un noir souci rongeait durant ces mortelles heures de panne. Par respect donc pour nos chefs nous avions cru devoir prendre la position irréprochable d'automobilistes qui travaillent. Couché sur l'aile, la tête enfouie dans le capot, je regardais donc le paysage par les volets entr'ouverts, tandis que Coucaragea, mollement étendu sous la voiture,

le dos dans la boue, donnait de temps à autre un coup de clef anglaise dans le carter sonore pour évoquer le souvenir des carillons flamands. Du reste, dans cette position nous pouvions échanger quelques idées sur la situation, et ces idées étaient loin d'être drôles. Venue des profondeurs de la cave et contournant le volant, la voix de Coucaragea me parvenait rageuse et étouffée :

— Quoi c'est-y qu'vous voulez que j'y foute, moi, à c'te bagnole ? Quand c'est qu'on rest'ra là toute la nuit, c'est pas çà qui empêchera l'huile de remonter dans le groupe arrière. J'l'avais dit ; y n'avaient qu'à n'pas faire arrêter la bagnole dans une montée, c'était fatal ; on est empoisonnés maintenant pour des centaines de kilomètres et çà sera toujours comme çà avec ce fumier d'chaudron tant qu'on n'aura pas refait l'moteur. Faut toujours partir, faut toujours être en route, çà va toujours, y s'en foutent pourvu qu'on roule ! j'l'avais dit : on restera en panne. Et ben, on y est, çà leur z'y apprendra.

Et comme j'essayais quelques terrains mouvants de conciliation mécanique, la fureur de Coucaragea dépassa toutes les bornes.

— R'démonter les bougies ! r'démonter les bougies ! mais allez : démontez-les donc et puis démontez le moteur si vous voulez, et puis, démontez les roues, et puis démontez la carrosserie et puis démontez vot' gueule en même temps si çà vous amuse ; moi, j'touche plus à un écrou, j'vous l'ai dit : faut qu'cette voiture-là

passe au parc, c'est pas sur la route qu'on peut faire ce travail-là, j'm'en fous, j'suis bien là, y pourront venir me chercher.

A ce moment-là le *personnel transporté*, transi de froid et ne percevant que de vagues grognements, interrogea timidement :

— Eh bien, ça y est ? nous allons repartir ?

J'affirmai hardiment :

— Encore un boulon à resserrer et nous partons.

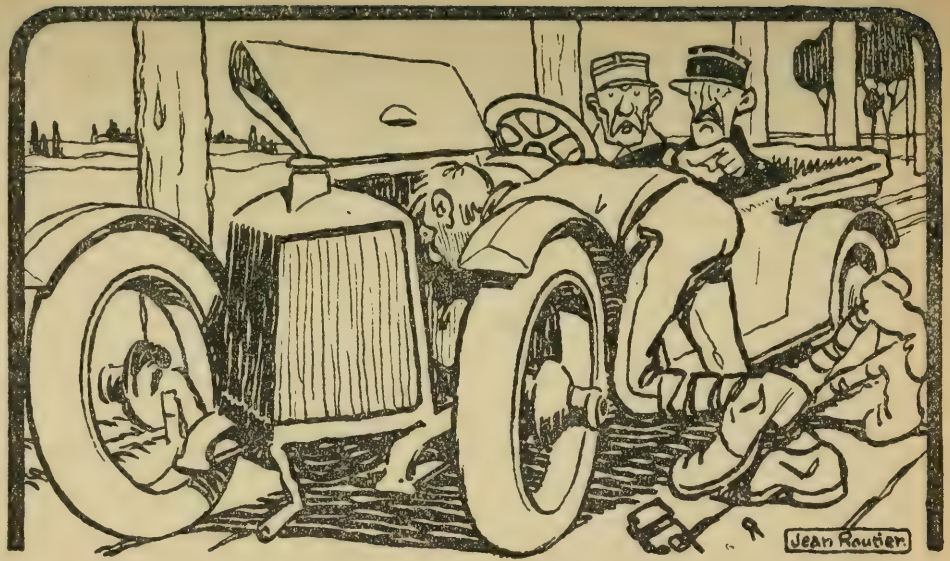
La situation s'aggravait et j'entamai de nouvelles négociations avec l'esprit souterrain du carter en plaçant diplomatiquement la discussion sur le terrain alimentaire.

— Allons, quoi, mon vieux, faites pas l'enfant, c'est idiot à la fin, nous n'aurons rien à bouffer ce soir ; eux, ils s'en iront à pied jusqu'au village, nous, nous serons forcés de rester avec la voiture toute la nuit ; tant pis si nous marchons sur trois cylindres, mais dans une demi-heure nous serons à Dunkerque où il y a un hôtel excellent et on fera arranger la voiture par le parc, un parc épatant où ils ont tout ce qu'il faut...

— Y a-t-y un ateyer couvert ? grogna Coucaragea ébranlé.

S'il y avait un atelier couvert ! j'en fis à Coucaragea une description enthousiaste.

— Mais, mon vieux, c'est là le centre de toute la région, un sol bétonné, l'éclairage électrique, des fosses, des machines, des magasins, des ouvriers représen-



Couché sur l'aile, la tête enfouie dans le capot, je regardais le paysage. . . . .

tant l'élite du service automobile, des pièces de rechange...

A un bras enduit de cambouis qui émergea du carter, je compris que Coucaragea commençait à être séduit.

— Et l'hôtel ? c'est-y un bon hôtel au moins ?

Nouvelle description enthousiaste de ma part.

— Un bon hôtel ! mais le rêve tout simplement. Pas un de ces palaces où vont les officiers et où l'on fait scandale quand on a les mains noires, mais un de ces bons petits hôtels peints au ripolin avec une fleur artificielle sur la table, une société de bon aloi triée dans le personnel moyen de messieurs les sous-officiers, une patronne accueillante entourée de jeunes filles comme d'un parterre de roses, des chambres avec l'électricité ayant fonctionné et des bougies toujours prêtes, l'idéal enfin pour des gens qui marinent depuis des jours dans les boues épaisses de la Belgique.

A ce tableau enchanteur Coucaragea ne résista pas. Comme deux boas, par longues ondulations, ses deux jambes sortirent de dessous la voiture, puis bientôt tout le corps, et un mouvement d'enthousiasme se produisit dans le *personnel transporté*.

— Et bien ? ça y est ?

— Ça a pas été sans mal, répondit hardiment Coucaragea en écrasant une tache de cambouis dans son œil sous prétexte de l'enlever. Et il ajouta à mi-voix en se penchant vers la manivelle de mise en marche :

— Qui qui veut voir marcher la grenouille sauteuse

à trois pattes ? Prenez vos places, ça va commencer.

De fait le moteur bancal, après quelques ratés sonores, se remit en marche comme avant : le *fumier de troisième cylindre* persistant dans son isolement farouche et irréductible.

— Appuyez pas sur le soufflet que j'vous dis murmura Coucaragea, allez pas trop vite et en seconde, y z'y verront rien, seulement, dame, si vous marchez en seconde, l'huile va encore pluss remonter, alors débrouillez-vous. Faut faire comme si qu'on vendrait une voiture à la Porte-Maillot.

La cent chevaux cependant progressait par bonds successifs comme il est prescrit dans la théorie pour les manœuvres d'infanterie et le *personnel transporté* crut devoir formuler quelques critiques.

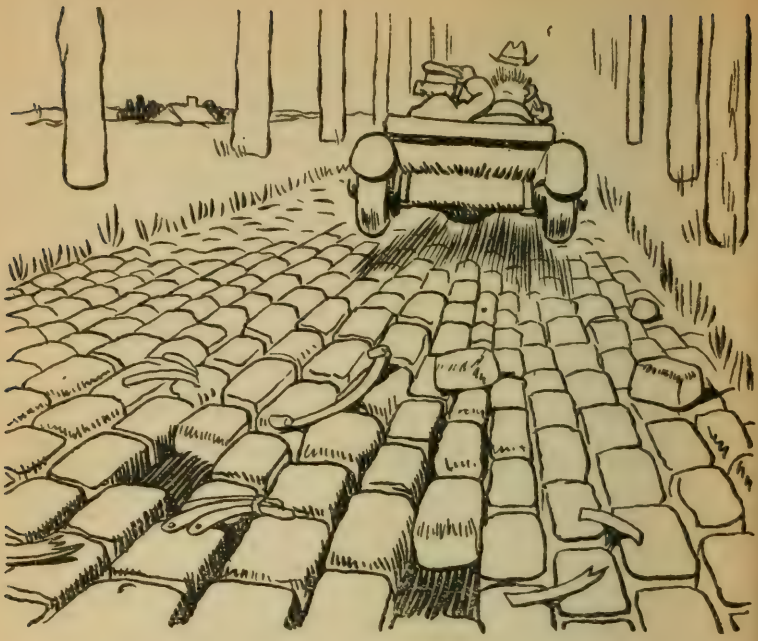
— On dirait qu'il y a encore quelques ratés ?

— C'est rien, expliqua Coucaragea en se retournant, c'est ces gros pavés du Nord, çà secoue l'essence dans le réservoir, alors dame, y a des moments qu'elle monte, d'autres qu'elle monte pas.

— Pourtant cela ne faisait pas cela en venant. objecta assez judicieusement le *personnel transporté.*

— Pasque l'réservoir était plein, expliqua péremptoirement Coucaragea.

Ce fut ainsi que la grenouille sauteuse parvint enfin à Dunkerque et je vous assure que jamais une aussi grosse grenouille n'avait franchi le marécage des Flandres.



En traversant Dunkerque, une première désillusion nous attendait.

— Eh ben, où qu'il est ce p'tit hôtel avec ses poules? avait grogné Coucaragea qui, renfrogné par la fatigue et par la pluie, s'était pelotonné dans son baquet avec l'air furieux et maladif d'un singe tuberculeux offert aux acheteurs, sur les quais d'un port, par un marin ivre.

— La petite maison blanche au coin de la première rue à droite, vous allez le voir en passant.

Mais hélas, nous ne fûmes point les seuls à regarder le petit hôtel bienheureux. Une foule compacte, amassée dans la rue, le regardait déjà. Un vaste entonnoir creusé dans le trottoir, des glaces brisées jonchant la chaussée, un toit composé de deux chevrons noircis, des rideaux flottant au vent par les fenêtres éventrées ; évidemment l'hôtel avait souffert quelque peu d'un très récent bombardement.

Coucaragea écœuré renfonça sa tête dans le col relevé de sa capote et dit simplement...

Mais au fait, le mot qu'il dit est si simple et si connu qu'il est bien inutile de vous le répéter.

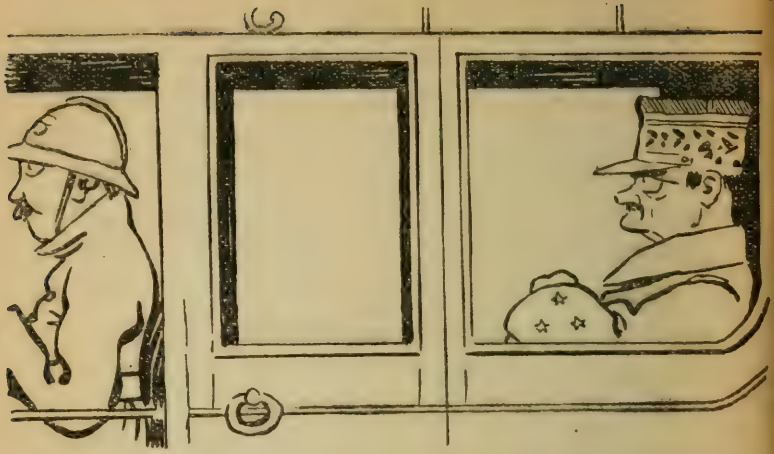
Au bout de quelques minutes, il ricana seulement, rageusement.

— Et c't'ateyer couvert ? C'est-y du même architèque ?

Mais je n'eus pas le temps de répondre, nous arrivions.

Nous arrivâmes du reste, de justesse et sur la lancée, la trois cylindres s'étant depuis quelques minutes transformée en deux cylindres, puis en monocylindrique. Ce fut un dernier raté qui nous porta jusqu'au trottoir et, dans un ultime râle du moteur, le châssis eut une convulsion suprême, un peu comme un lapin touché à mort.

— Ça maintenant, pour remettre en marche, c'est midi, grogna Coucaragea. Avec trois cylindres transformés en bidon d'huile vous pouvez vous coller à



l'orgue de Barbarie, moi, j'essaie même pas, j'ai pas envie de m'crever les foies sur une chignole dont Mercier n'voudrait pas pour rien.

Sentant que toute insistance était inutile, j'entrepris aussitôt les démarches nécessaires auprès du *personnel transporté* et du bureau du parc qui par hasard se trouvait là.

Tout le monde se montra fort aimable. Le *personnel transporté*, tout en soutenant d'une main fébrile ses reins brisés, convint qu'une petite réparation au parc ne serait peut-être pas complètement inutile.

Au bureau du parc, chacun se montra également fort empressé pour secourir ces voyageurs venus de loin. Au surplus, c'était bien simple et tout s'arrangeait à merveille. Il y avait à Dunkerque, à 7 kilomètres il

est vrai, dans la banlieue, un splendide atelier couvert avec éclairage électrique où l'on pourrait arranger la voiture pendant la nuit. Le lendemain matin, nous pourrions continuer notre mission, mais à condition naturellement de nous rendre le soir même à l'atelier. Pour remorquer la voiture, rien de plus simple : un camion amenait des permissionnaires du parc à 7 heures, il nous remorquerait au retour, il était prévenu, nous n'avions qu'à l'attendre.

— Alors, quoi, quand c'est-y qu'on bouffe ? grogna Coucaragea pour toute réponse, lorsque je lui fis part de ce succès.

Je crus devoir le rassurer :

— Vous comprenez mon vieux, voilà des gens qui ont été très gentils et ils vont se charger de tout au parc. Cela ferait des histoires si nous n'étions pas là, il faut les attendre dans la voiture. Dans une demi-heure nous serons remorqués et, pendant que l'atelier travaillera après la voiture, nous aurons tout le temps de dîner et de trouver une chambre. Coucaragea pour toute réponse haussa les épaules avec dégoût, rentra sa tête comme une tortue dans la carapace de sa capote et émit une appréciation si simple que je ne crois pas utile de la répéter, son opinion en présence de ces nouveaux événements ne faisant que confirmer celle qu'il avait émise déjà en contemplant l'hôtel effondré.

La nuit était venue, sans décourager cependant une petite pluie fine qui ne cessait de tomber. Tout d'abord,

à chaque camion qui passait, j'avais cru devoir me précipiter en reconnaissance, mais la vingtième fois j'y renonçai.

Après 9 heures, 10 heures sonnèrent au beffroi.

Quelques tablettes de chocolat, introduites par la fente du col dans la bouche de Coucaragea, avaient calmé le fauve qui maintenant dormait. Les passants s'étaient faits de plus en plus rares et le vent de mer s'amusait seul à danser autour des pâtés de maisons.

Ce fut seulement vers minuit que m'étant endormi, je fus réveillé par une lourde main qui me tapotait fraternellement sur le ventre.

— Eh poteau ! c'est-y toi qu'on emmène à la ficelle ? qu'a dit l'capiston.

Si c'était moi ! Je comprends !

— Ah, dame, vieux, expliqua l'homme du camion, tu penses pas qu'on allait retourner au parc à 7 heures quand c'est qu'on avait l'fricot d'venir à Dunkerque. Mais qu'tu soye là ou là-bas, t'en fais pas, c'est le même tabac. C' t' égal on a bien dîné.

Tout en parlant l'homme secouait à l'arrière de son camion un bloc énorme de boue qui en tombant sur le pavé se fendit, se sépara et figura bientôt, à quelque chose près, une corde de remorque.

Contre toute probabilité ce câble énorme et rigide consentit à s'incurver autour de la main avant de ma voiture et un nœud monstrueux nous unit bientôt au camion éléphantesque. Le travail s'acheva à la lueur

de lanternes fumeuses posées sur le sol comme pour une exécution capitale.

— Comme çà, c'est maous, conclut le camionniste, tu t'envoleras pas. Méfie-toi seulement des tournants du canal et d' la petite route dans la flotte en arrivant, pasqu'y a juste pour le passage des roues. A droite et à gauche, tu rentrerais dans la boue jusqu'au capot. Alors, ça y est ? Tu es prêt ? On les met ?

En prononçant ces derniers mots le camionniste m'entoura d'une chaude et peu rassurante vapeur d'alcool et disparut sous sa bâche comme un renard rentre dans son terrier.

Et la remorque commença, affolante, lugubre, dégradante, le dos du camion, brillant de pluie à la lumière des phares, s'enfuyant à toute vitesse au hasard de ruelles et de petits ponts connus de lui seul, tandis que la splendide cent chevaux, transformée en épave navrante ressemblait à quelque lamentable casserole attachée à la queue d'un chien et bondissait dans les faubourgs au hasard des gros pavés.

Puis ce fut la grande route interminable dont les arbres brusquement éclairés, ressemblaient aux arceaux blancs d'une longue cathédrale. A un virage un peu sec Coucaragea bondit subitement et grogna :

— Non tout de même, est-ce qu'y vont bientôt venir nous chercher, j'aime pas qu'on prenne ma gueule pour un plat de cerises.

Il s'était enfin réveillé. Mais, prenant immédiatement conscience de la situation, il ajouta :

— Non mais y sont pas piqués de r'morquer à c't'allure là? d'abord y vont m'fausser ma main avant. Qui c'est-y le ballot qu'a attaché la corde comme ça ?

Je crus de ma diginité personnelle de ne point préciser qui avait attaché la corde et je laissai sans répondre Coucaragea reprendre peu à peu conscience des réalités.

— Ben quoi, c'est y encore loin c't'ateyer couvert ? grogna Coucaragea.

De fait rien ne l'annonçait. Nous étions engagés maintenant dans un petit torrent de boue qui devait être un chemin tracé par les camions au hasard des dunes. Aucune lumière à l'horizon si ce n'est deux gros projecteurs qui fouillaient le ciel brumeux à la manière d'un homard qui remuerait lentement ses antennes.

Avec le vent de mer qui nous balayait le visage nous avions l'impression d'être perdus dans un océan de boue, noir et sans fond.

Brusquement cependant, sans raison apparente, le poids lourd stoppa et je n'eux que le temps de freiner pour ne point m'aplatir contre ce mur de boue brillant de pluie. J'interrogeai :

— Qu'est-ce qu'il y a ?

Mais déjà le conducteur du camion, après avoir arrêté son moteur et être descendu, m'entourait de nouveau d'une bienfaisante vapeur d'alcool.

— Ça y est, vieux, on est arrivé. Faut enlever la ficelle.

Je crus qu'il devenait fou. La pluie maintenant nous balayait le visage de ses aiguilles de glace, aucune maison, aucun abri ; seul le petit torrent de boue s'était transformé en lac immense.

Coucaragea le prit de très haut.

— Pisqu'on t' dit, eh ballot ! que c'est pour faire la réparation cette nuit dans l'ateyer couvert, tu penses pas qu'on va pousser la bagnole jusque-là !

Mais pressé d'aller dormir dans son camion, le camionniste ne se perdit pas en vaines discussions.

— T'en fais pas, vieux, c'est à 7 heures que viennent les compagnons ; pour c'te nuit si tu n'es pas bien dans ta bagnole, y a les vieilles carrosseries contre le talus, t'as qu'à choisir. A revoir, moi j' me plume.

Ce fut sinistre. Coucaragea n'eut qu'un mot prononcé avec rage, mais comme c'était toujours le même, je crois inutile, pour la troisième fois, de vous le rapporter.

Accablé par la fatalité, sans même m'honorer d'un regard de mépris, il descendit de la voiture comme un automate et se dirigea sans hésiter vers une vieille carrosserie d'autobus d'hôtel désaffecté dans laquelle il se glissa.

Seul, abandonné des hommes mais pas de Dieu qui m'arrosait de ses nappes célestes, j'errai un instant au hasard dans le glacial lac de boue, me heurtant

à des talus informes, à des ferrailles innommables enlisées dans la boue, puis je revins à tout hasard vers le groupe funèbre des carrosseries mortes où je trouvai enfin une conduite intérieure minuscule à trois places dans laquelle je me couchai en m'enroulant plusieurs fois en cercle sur moi-même comme une corde.

Ce fut de là que l'on me sortit le lendemain matin les dents serrées, ne formant plus qu'un bloc de glace incapable du moindre mouvement pour me diriger vers un brasero incandescent auquel je m'adossai pendant près d'une heure avant d'en percevoir la chaleur. Evidemment je compris alors qu'une petite confusion s'était produite dans les renseignements que l'on nous avait donnés. Ce n'était pas l'atelier, c'était le temps qui était *couvert*, mais je ne sais plus pourquoi Coucaragea comprit mal cette plaisanterie. Il ne l'accueillit que par un mot si connu et si simple que pour la quatrième fois je juge inutile de vous le rapporter.

Ce fut donc après un nettoyage sommaire des cylindres et un remplacement hatif des bougies que nous nous hâtâmes, clopin clopant, de regagner Dunkerque pour réparer à pied sec.

VI

LE BOMBARDEMENT DE DUNKERQUE

A DUNKERQUE des événements d'une autre gravité nous attendaient, si graves que c'est un soulagement pour moi de pouvoir les confesser enfin. Eh bien oui, mes chers amis je préfère tout avouer !

Depuis des années le remords m'accable mes nuits sont sans sommeil, mes digestions se font mal, j'ai essayé en vain de tous les remèdes indiqués en pareil cas à la quatrième page des journaux : un aveu seul pourra libérer définitivement ma conscience. Avec la complicité de Coucaragea et d'une Boche, je suis l'auteur responsable d'un des bombardements de Dunkerque.

La censure n'a pas toujours permis de tout dire sur les bombardements de Dunkerque et le silence fut fait particulièrement autour de celui dont je fus l'auteur.

Maintenant que de longues années nous séparent de ce triste événement, on peut en parler, je crois, librement. Voici les faits dans toute leur émouvante simplicité ; je laisse à mes victimes le soin de me condamner ou de m'absoudre.

La Boche était une 100 HP Benz du plus mauvais caractère : irritable, brutale, capricieuse ; son double allumage, je viens de vous le dire, se livrait depuis quelque temps à d'étranges combinaisons dignes d'un habitué de Monte-Carlo ; par moments, le trois jouait sur le quatre, le un allumait le deux et, dans leur obscure canalisation, les fils d'allumage se livraient à de frauduleux échanges électriques. Tant bien que mal, cependant, échappant aux horreurs de l'*atelier couvert* nous étions revenus à Dunkerque, Coucaragea et moi, comptant sur une journée d'arrêt pour remettre en place les noirs macaronis de l'allumage.

Dunkerque venait tout justement la veille de recevoir quelques bombes de zeppelins comme l'état de notre petit hôtel nous l'avait suffisamment démontré et l'émotion était assez grande dans toute la ville. Il n'y avait pas eu d'accident mais, d'une façon générale, les habitants paraissaient prodigieusement dégoûtés par le nouvel usage que les Boches avaient fait de leur charançon en baudruche. Bombarder des maisons, passe encore, mais vider une fosse d'aisances, cela paraissait à tous les habitants un procédé de guerre inacceptable. Une bombe était tombée, en effet, exac-

tement entre deux maisons dans une cour déserte qu'elle avait défoncée et son explosion, savamment retardée dans les entrailles du sol, avait rejeté sur les maisons voisines une pluie dont la petite femme de Loth elle-même n'eût pas compris le sel, lors du célèbre bombardement de Gomorrhe.

— Comme c'est désobligeant, monsieur, me disait une brave femme qui eut la gentillesse de m'inviter à déjeuner, je suis obligée, comme vous le voyez, de nettoyer tous mes objets de cuisine que l'on me remonte de la fosse d'aisances... Je ne sais pourquoi j'étais invité tout justement ce jour-là dans un restaurant voisin...

Ce fut dans cette ville, profondément écœurée par les agissements germaniques, que nous cherchâmes tout aussitôt à loger notre destroyer pour la nuit.

A la fin, une brave dame timorée mais compatissante commit la redoutable imprudence d'offrir l'hospitalité à notre voiture dans une véranda qui, certes, n'était point faite pour cela. Il fallut déplacer de jolies caisses de fleurs, de paisibles fauteuils de paille et, par une porte cochère qui ne s'ouvrait jamais que pour les vieilles dames, l'horrible monstre boche couvert d'huile et de boue fut traîtreusement introduit dans cette silencieuse maison provinciale.

Peu importait, du reste, la propreté et le calme de cette demeure au fougueux Coucaragea, que le côté mécanique de l'aventure intéressait seul. Tandis que, à la manière des banderilleros dans une course de tau-

reaux, je détournais l'attention des propriétaires de la maison, en développant de longues considérations philosophiques sur la guerre, Coucaragea, suivant une forte expression mécanique, « foutait tout en l'air dans la bagnole ». Les fils arrachés pendaient sur le sol ; des bidons d'huile, aux soudures fatiguées par de longs voyages, s'oubliaient sous eux ; le capot, lancé d'une main sûre, écrasait de timides géraniums ; un buste vénérable en terre cuite se couronnait bientôt de chatterton et de fils de bougie, tandis qu'un nègre d'ébène, bourgeoisement préposé à la garde des parapluies, blanchissait de terreur sous un sac de talc projeté avec rage au dehors des coffres.

Pour vous dévoiler le fond de ma pensée, les automobilistes sont des gens qu'il vaut mieux ne pas recevoir avec leur voiture dans un salon bien tenu surtout en temps de guerre. Vous me répondrez à cela qu'il est toujours facile d'intervenir et de protéger dans la mesure du possible son hôte contre les ravages qu'entraîne une réparation mécanique ? Cela prouve simplement que vous ignorez tout de la mécanique et de Coucaragea en particulier. Lorsqu'un mécanicien qui connaît son boulot a entrepris une réparation difficile, toute intervention entraînerait des désastres. Et puis, quelle conversation raisonnable voulez-vous entreprendre avec deux godasses et deux fragments de pantalon bleu qui émergent seuls d'un châssis ? Quand un homme est assez dévoué pour se plonger dans le cam-

bouis jusqu'à la cheville en commençant par la tête, il faut respecter son mystérieux travail et ne le contrarier sous aucun prétexte.

Je pris donc, comme je l'ai dit, le parti le plus sage: celui de détourner l'attention de la vieille dame en lui tenant d'interminables propos optimistes sur la durée de la guerre et le succès certain de nos armes.

Au reste, l'entreprise n'était pas inutile ; on entendait, en effet, par intervalles, de sourdes détonations qui semblaient provenir de la direction du port, tandis que le bruissement de lointains moustiques troublait la sérénité du ciel. La vieille dame, enfouie dans un fauteuil de tapisserie, au fond de son petit salon provincial, finit par dresser l'oreille. Angoissée, elle murmura :

— Vous entendez ? Ils reviennent !

Sans en être bien persuadé moi-même, je lui affirmai qu'il s'agissait de simples exercices d'hydravions sur le bord de la mer et qu'aucun danger n'était à craindre, Mais la vieille dame, désabusée par deux années d'explications officielles analogues, se montrait de plus en plus agitée ; elle se dressait angoissée à chaque nouvelle détonation. J'employai alors tous les subterfuges : je lui fis croire que des ouvriers travaillaient dans la cave voisine, je m'indignai contre de prétendus voisins qui fermaient leur porte cochère comme de véritables brutes.

Intrigué moi-même, je finis par aller faire un petit

tour dans la cour, mais je constatai avec plaisir qu'il s'agissait certainement d'exercices en mer. Aucune ambulance céleste n'avait encore, disposé dans le ciel des petits tampons d'ouate hydrophile en prévision d'un accident et l'habituel culot des artilleurs anti-aériens ne sévissait pas sur nos têtes.

Coucaragea, transformé en homme-cambouis et plus noir maintenant que le nègre porte-parapluies devenu mulâtre, s'acharnait sans résultat après la manivelle de mise en marche de son orgue de Barbarie, mais sans en tirer la moindre note consolante. Trempé de sueur, les cheveux collés dans les yeux, s'appuyant défaillant après chaque effort sur les phares fléchissants, il paraissait à bout de forces. Sa rage muette était impressionnante et l'on sentait que toute parole de consolation eût été sauvagement accueillie. Par instant, quelques mots à peine intelligibles sortaient de sa bouche desséchée. Dans ses propos sans suite, on discernait vaguement d'amères allusions aux *saloperies qui ne veulent pas partir, aux zincs qu'on ferait mieux de fout' à la ferraille plutôt que d'esquinter des bonshommes dessus*, puis d'amères allusions aux *types qui ne vous donneraient même pas un coup de main et qui vous laisseraient crever plutôt que d'essayer à leur tour de mettre en marche la bagnole.*

J'ajoute de suite que *les types qui vous laisseraient crever*, ayant proposé leur aide amicale, furent écartés avec mépris et renvoyés dans le salon *ousqu'y feraient*

mieux d'occuper la vieille, rapport à ce que ça serait une explosion à fout' le pot d'échappement en l'air, si jamais ça se décidait à partir avec tous les gaz qu'étaient accumulés là-d'dans.

Philosophiquement, je repris donc mon rôle de missionnaire dans le petit salon provincial et discret.

— Vous avez entendu la dernière explosion ? me dit la vieille dame, terrifiée ; cette fois, c'est tombé tout près : vous ne me direz pas le contraire !

J'allais dire le contraire, lorsqu'une explosion, véritablement formidable cette fois, ébranla l'immeuble, remplissant le hall d'une effrayante fumée noire et portant la dévastation jusque dans un paisible quatre-mâts construit avec des allumettes et qui, posé sur la cheminée, se croyait à l'abri des tempêtes sous son globe de verre. Le grand mât s'écroula sous la commotion. La vieille dame poussa un cri, un seul cri, un long cri d'agonie et retomba inanimée dans son fauteuil de tapisserie.

Coucaragea, le cambouis de sa figure délayé par la sueur, apparut triomphant sur le seuil du salon et dit ces simples mots :

— Ça y est, je crois qu'elle va partir.

Et, en dépit de toutes les lois de l'hospitalité, jetant un regard méprisant vers le fauteuil de tapisserie, il ajouta simplement :

— Tiens, la vieille souris qu'est dans les pommes !

Il me fallut, je l'avoue, quelque temps pour extraire à grands renforts de compresses notre vieille mère Eve de son pommier. A la fin, elle ouvrit des yeux révulsés par la terreur ; elle ne dit pas : « Où suis-je ? » comme dans les romans, elle dit simplement :

— Ça y est, cette fois-ci, vous ne me direz pas le contraire !

Il me fallut, en effet, assez longtemps pour lui prouver *le contraire*, et cette démonstration ne tourna pas à notre avantage.

Suffoquée par l'indignation et par les gaz brûlés, la vieille dame émit dignement quelques réflexions, en somme assez justes.

— Vous m'aviez dit, monsieur, que c'était une voiture automobile et vous avez mis dans ma maison une auto-canon ! Cela ne se fait pas !

Ce fut ainsi que, quelques minutes plus tard, nous nous retrouvâmes, Coucaragea et moi, sans abri sur le pavé de Dunkerque.

Blasé sur ces menus incidents de la vie militaire et habitué à la complète incompréhension des civils en matière mécanique. Coucaragea, un pied dans le ruisseau, continuait à méditer le problème d'allumage qui se posait devant lui. Il conclut d'une façon impérative :

— Ce zinc doit marcher comme ça, mais j'en ai marre de tourner la manivelle : j'ai la colonne vertébrale qu'a du gauche, faut trouver un camion qui nous

prenne en remorque pour mettre en marche, autrement c'est l'parc !

Cette menace militaire ne laissant aucune place à la discussion, je me mis en quête d'un camion corruptible que je trouvai bientôt.

— Le temps de la faire remorquer trois cents mètres dans la ville, affirma Coucaragea après avoir solidement accroché la remorque, et la bagnole partira toute seule. Restez ici, au cas où qu'on viendrait nous chercher ; je reviens dans cinq minutes.

Plein de confiance dans l'issue de l'opération, j'attendis paisiblement le retour de Coucaragea en me promenant de long en large dans la rue déserte, dont les pavés semblaient joints avec de l'herbe pour éviter le bruit.

Ce fut alors que, par delà le pâté de maisons, me parvint le bruit d'une explosion formidable, la première, sans doute, obtenu par un savant embrayage de Coucaragea. Et tout aussitôt, quelques croisées s'ouvrirent timidement, tandis que des visages pâlis par les veilles se montraient aux fenêtres.

Le scandale, maintenant, s'étendait à toute la ville ! Tout aussitôt, une seconde explosion plus lointaine de l'affreuse Boche imita à s'y méprendre un nouveau bombardement de Dunkerque. Une femme traînant un panier de provisions auquel étaient attachés quelques gosses, se mit à courir en rasant les murs, tandis que d'autres habitants hâtaient le pas vers des abris connus

d'eux seuls. Bientôt les explosions se multiplièrent dans toutes les directions. Au hasard du camion remorqueur, on entendit les formidables ratés de la Benz vers la place Jean-Bart, puis au loin vers la gare ; le port ne fut pas épargné. La jolie plage de Malo-les-Bains connut à son tour les angoisses du bombardement, qui se localisa un instant vers la route de Cassel pour menacer bientôt Mardyck.

Coucaragea, penché avec sollicitude sur le problème mécanique que recélait son capot, ignorait sans doute l'impression d'épouvante que semait son moteur, véritablement à explosions, dans toute la ville de Dunkerque. En voyant de longues files d'habitants se précipiter vers les caves ouvertes à leur intention sur le trottoir et impuissant à expliquer à des foules entières la véritable cause du bombardement, j'en arrivai à souhaiter que Coucaragea ne reparût jamais, et ma seule crainte fut de voir éclater aux yeux de tous ma complicité dans cette affaire.

A la fin, cependant, l'affreuse Boche, précédée de son camion, revint au point de départ. Et sans souci de ses lourdes responsabilités, Coucaragea, avec calme, me lança triomphalement ce simple chiffre :

— 1342 !

Et comme, affolé par le scandale grandissant, je le regardais avec angoisse sans comprendre, il ajouta simplement :

— Bien sûr, c'est l'allumage qu'est chambardé ;

pour la Benz, c'est le un qu'allume d'abord, puis le trois, le quatre et le deux !

Je voulus lui expliquer combien notre situation à Dunkerque était précaire et que nous aurions avantage à être moins remarqués ; il me regarda avec dédain sans comprendre et répéta doucement :

— 1342, que j' vous dis. Le temps de r'démonter les fils et ça va marcher tout seul.

Ce fut alors, je le confesse, qu'avec une lâcheté inavouable, je lui indiquai doucement l'adresse de l'hôtel où j'allais dîner et où il pourrait me retrouver...

Et libre désormais, ignorant tout de l'automobilisme, affectant l'allure tranquille d'un militaire qu'aucun bombardement ne saurait émouvoir, je m'en fus, anonyme et tranquille, par les ruelles désertes.

Et comme le soir tombait, ce fut avec émotion que j'entendis quelques fenêtres s'ouvrir doucement, tandis que des voisines, la voix étranglée par la peur, échangeaient leurs impressions, dans le silence nocturne :

— Oui, oui, madame, c'est fini, il n'y a plus de danger, ils sont partis.

Ils sont partis ! Admirable confiance féminine, que je ne pouvais entièrement partager.

Car je savais, moi, que Coucaragea était encore là et la Benz avec lui !

VII

PÉGASE LIBÉRATEUR

PERMETTEZ-MOI de vous dire, interrompit l'ami Buibui, que votre Coucaragea, malgré toute sa science mécanique, n'était qu'un simple ballot au point de vue militaire.

« Avec cent chevaux il n'arrivait pas à en sortir, tandis que j'ai connu, moi, dans un parc de l'arrière un simple automobiliste qui en est sorti avec un seul cheval. Il est vrai que ce cheval s'appelait Pégase. Je vais vous dire comment :

Si l'on en croit la tradition : *Pégase est un cheval qui porte les grands hommes à l'hôpital ;* parfois aussi il peut y porter *un bonhomme*, mais n'anticipons pas... Lorsque l'on apprit que Placide Luciole, ouvrier zingueur dans le civil, allait dire des vers à la matinée récréative organisée dans le parc automobile de Censu-

ré-sur-Oise, il y eut un grand mouvement de curiosité dans le personnel dirigeant du S. A. On savait, en effet, que Placide Luciole était poète et qu'il avait même écrit une ode magnifique au maréchal Joffre commençant par ces mots :

Grand père, ce héros au sourire si doux,
Suivi d'un seul housard qu'il aimait entre tous...

Certains lettrés du bureau affirmaient bien que Luciole démarquait souvent des poèmes connus, mais comme, en réalité, ces poèmes n'étaient au parc connus de personne, on négligeait ces perfides insinuations. Et puis Luciole ne montrait-il pas, à qui voulait l'entendre, une lettre devenue crasseuse poche restante, et qui émanait du grand quartier général lui-même. Un officier d'ordonnance remerciait Luciole des vers qu'il avait envoyés au généralissime et cette lettre signée *par ordre* était en somme le plus magnifique certificat que l'on pût rêver.

Pour la « matinée récréative » le bâtiment B de la sucrerie avait été transformé en salle de spectacle. Les éternels chassis-exposition en réparation avaient été poussés dans la cour et les établis abandonnés avaient interrompu leur production intense de briquets faits de monnaies anglaises coupées en deux et d'encriers ingénieux aménagés dans des fusées d'obus. Mieux encore : les graveurs et les repousseurs de fleurs

sur douilles de 75 avaient cessé leur travail ! Le dur labeur de la guerre cédait le pas, pendant quelques heures, aux beaux-arts et la muse des bureaux : Calomnie, s'était elle-même inclinée devant la toute puissante Thalie.

Bientôt, au premier rang, les bottes brillantes des officiers foulèrent un mol tapis de sciure de bois, tandis que les bonshommes graisseux, alignés à distance respectueuse s'installaient tant bien que mal au hasard des planches de dépannage posées en équilibre sur d'odorants bidons de carbure.

Après un élégant à-propos en vers vantant les mérites de la direction du parc et dû à la plume, savante en arabesques, du maréchal des logis chef, on eut le plaisir d'entendre : *J'suis fin saoul*, un monologue comique dit avec entrain par un habitué des Bouffes-du-Nord, pour l'instant préposé à la garde de la graisse consistante, un vrai filon comme chacun sait. La direction du parc ayant bien voulu sourire avec indulgence à l'audition de cette facétie, la glace fut rompue et l'on attendit avec impatience Luciole qui parut enfin.

Conscient de sa réputation de poète, décidé à en mettre un bon coup pour vaincre toutes les résistances et remporter un inoubliable triomphe, Luciole, blême, l'air égaré, abandonnant au vent quelques cheveux fougueux qu'il avait pu soustraire sous le képi à la sévère tondeuse du perruquier, s'avança sur les tréteaux et prononça d'une voix étranglée :

— Je vais vous dire un poème de moi intitulé L'ACCIDENT.

Et scandant ses mots, écumant d'enthousiasme, semblant, avec ses mains crispées, vouloir jongler avec deux yeux blancs qui lui sortaient de la tête, il commença :

Ainsi le conducteur qui rugit et qui pleure,
A vu ses bras, ses pieds que la pédale effleure,
Tous ses membres liés
Sur sa fougueuse auto dont le carburateur
S'enflamme et fait jaillir le feu du radiateur
Et le feu des paliers...

. . . . . .

Tandis que Luciole poursuivait son poème, un certain étonnement se manifesta parmi les dirigeants du parc. A la dérobée, le sous-lieutenant Quentin de Basse-Fosse, regarda le lieutenant Tarare pour voir ce qu'il en pensait, mais déjà, le lieutenant Tarare s'était tourné « aux ordres » du côté du capitaine Pouick.

A vrai dire le capitaine Pouick n'avait aucune idée précise ; il écoutait attentivement, conscient de ses responsabilités morales, ne sachant pas encore s'il fallait déchaîner l'enthousiasme ou la réprobation parmi ses subordonnés.

Luciole, au paroxysme de la rage, semblait suivre maintenant le conducteur et sa voiture dans leur course vagabonde :

Ils vont. L'espace est long. Sur la grand'route immense,
Dans l'horizon sans fin qui toujours recommence,
Ils se plongent tous deux.
Leur course, comme un vol, les emporte, et grands chê-
[nes,
Villes et tours, monts noirs liés en longues chaînes
Tout chancelle autour d'eux !

. . . . . .

— C'est vraiment aussi beau que *le Mazeppa* de Victor Hugo, murmura avec amertume, dans la coulisse, le maréchal des logis chef, jaloux et dépité.

Mais qu'importaient ces vagissements humains au génial auteur de l'ACCIDENT, qui clamait maintenant :

Son œil s'égare et luit, sa chevelure traine
Sa tête pend ; son sang rougit la jaune arène,
Les buissons épineux ;
Sur ces membres gonflés le volant se replie,
Et comme un long serpent, resserre et multiplie
Sa morsure et ses nœuds.

Cependant, de plus en plus impénétrable, le capitaine Pouick écoutait sévèrement et, quand Luciole, vibrant eut lancé triomphalement ses derniers vers :

Debout les morts ! lui crie l'officier d'outre-tombe

Enfin le terme arrive... il court, il vole, il tombe,
Et se relève mort ;

Il applaudit froidement de ses mains gantées et se pencha, sévère, vers le lieutenant Tarare :

— Cet homme est conducteur ?

Le lieutenant Tarare, chargé de la réparation, interrogea d'un geste le sous-lieutenant Q. de Basse-Fosse chargé du personnel.

— Oui, mon lieutenant, fit Q. de Basse-Fosse.

— Oui, mon capitaine, transmit Tarare.

— Grave imprudence, émit le capitaine Pouick, grave imprudence ! Vous veillerez à ce que demain cet homme soit versé dans un emploi sédentaire au parc ; je ne veux plus être exposé à être conduit par lui.

***

A la suite de cette aventure militaire, Luciole réfléchit longuement et non sans malice. Il eut au surplus tout le loisir de réfléchir car on l'avait mis de garde à l'essence et d'interminables nuits passées à côtoyer, en long et en large, des montagnes de bidons sous une pluie battante et la carabine sur l'épaule, inclinent à de fructueuses méditations. Ainsi donc son beau poème, L'ACCIDENT lui avait valu d'être « vidé comme conducteur » Que pourrait-il bien imaginer maintenant pour couper à la garde d'essence ?

La douleur seule enfante les beaux poèmes et si vraiment, les chants désespérés sont les chants les plus beaux, il faut convenir que rien ne pouvait égaler la fureur vengeresse de L'INCENDIE, splendide composition poétique que Luciole récita devant un parc attentif à l'occasion du 14 juillet et qui commençait ainsi :

Lorsque le conducteur regagnant sa tanière,
Trouve tous ses bidons rasés par le tonnerre,
Il croit d'abord qu'un rêve a fasciné ses yeux,
Et, doutant de lui-même, interroge les cieux.
Partout la nuit est sombre et la terre enflammée.

. . . . . .

Malheureusement, dès les premiers vers, le capitaine Pouick manifesta une agitation inaccoutumée et quand Luciole, dans un beau mouvement, eût lancé ses derniers vers dignes à plus d'un titre, d'Alfred de Musset :

Dans les noirs tourbillons de l'épaisse fumée
L'ivresse du malheur emporte sa raison.

Il fit suspendre la représentation et interpella directement, sans passer par la voie hiérarchique tant il était troublé, le sous-lieutenant Q. de Basse-Fosse :

— C'est un fou, un fou, tout simplement un fou ! et voilà l'homme que vous avez mis à la garde de

l'essence ! Ma parole vous l'auriez fait exprès pour provoquer une catastrophe que vous n'auriez pas mieux choisi. Allez me chercher ce garçon-là, je vais lui parler.

Et quand Luciole, l'air modeste et triomphant, fut devant lui, le capitaine ne se contint pas davantage ;

— Voyons, mon ami, ne vous troublez pas, je vous parle en père : répondez franchement. Vous êtes fatigué, n'est-ce pas ?

Luciole réprima vite une lueur joyeuse qui s'alluma dans ses yeux et, reprenant un air inspiré, déclama seulement d'une voix caverneuse :

— Pour le service de ma patrie, je ne connaîtrai jamais la fatigue, mon capitaine, et, pour le poète que je suis, les mois que je viens de passer sont les plus beaux de ma vie. Comme conducteur j'ai connu la joie, sur les longues routes nocturnes, des hallucinations merveilleuses qui, dans la brume, transforment, à la lumière des phares, les arbres de la route en arceaux de palais féeriques. J'ai connu l'ivresse de me croire en aéroplane lorsque la route dominait de profondes vallées et j'aurais voulu m'élancer au-dessus des petites lumières qui s'allumaient dans les villages de la plaine. Mais c'est, je dois le dire, autour du parc à essence que mon âme s'est élevée jusqu'aux joies supra-terrestres : le soir, lorsque je suis de garde, je deviens Néron couronné de roses, attendant l'incendie de Rome et j'accorde déjà ma lyre pour chanter les

malheurs de la nouvelle Ilion. Comment mon humble cœur de pauvre soldat n'éclate-t-il pas dans de pareils moments ? Je lègue mon corps à la Faculté de médecine pour qu'on le sache à l'autopsie.

Le capitaine Pouick, atterré, tourna les talons sans même répondre et, sèchement, jeta un ordre au lieutenant :

— Pour commencer, vous allez m'exempter cet homme-là de tout service, nous verrons ensuite. Ah ! j'oubliais, prévenez immédiatement le major, il y a urgence.

Enthousiasmé par ce nouveau succès, Luciole, dès lors, donna libre carrière à sa verve poétique.

Dans le parc terrifié, on n'entendait plus que sa voix clamant des vers olympiens à tous les vents. Luciole allait, venait, sortait, rentrait à l'heure qu'il voulait ; chacun éprouvait à son égard cette même terreur superstitieuse qui rendait les fous sacrés dans l'ancien temps. Son audace littéraire s'accrut et, comme on l'avait, en désespoir de cause nommé vaguemestre sous ce vain prétexte *qu'il avait des lettres*, la petite ville voisine de Pont-St-Fulgence connut bientôt les pires scandales. A la poste, comme à *l'hôtel de la Belle Poule*, Luciole arrêtait les gens pour leur réciter des poèmes empruntés hardiment aux plus grands maîtres du symbolisme. La gendarmerie mise en mouvement, communiqua au parc un long rapport concernant un poème intitulé : AVANCE A L'ALLUMAGE dédié par

Luciole aux deux jeunes filles du commandant d'armes. Il commençait ainsi :

Ces nymphes, je les veux perpétuer.
Si clair,
Leur incarnat léger, qu'il voltige dans l'air
Assoupi de sommeils touffus.
Aimai-je un rêve ?
Mon doute, amas de nuit ancienne, s'achève
En maint rameau subtil, qui demeuré les vrais
Bois mêmes, prouve, hélas ! que bien seul je m'of-
[frais
Pour triomphe la faute idéale des roses —

La situation devenait franchement intolérable pour le capitaine Pouick. La mauvaise humeur du grand quartier général se manifesta même par la visite inopinée d'un officier de liaison qui vint tout exprès dans une splendide limousine signaler aigrement au capitaine qu'un petit bidon d'huile déformé avait été trouvé sur la route à quelques mètres du parc et qu'un tel gaspillage comporterait de graves sanctions.

Le capitaine Pouick, cependant, ne restait pas inactif il multipliait les démarches auprès du service de santé et Luciole passait visites sur visites. Des spécialistes experts lui faisaient des « peurs dans le dos » en imitant, avec des escabeaux que l'on renversait des explosions de grenades et, chaque fois, Luciole tombait en

extase et récitait des vers. Ce fut même devant un véritable parterre de majors que fut donnée à l'hôpital, pour distraire les blessés, une représentation de Noël dont Luciole fit tous les frais. Et lorsque Luciole eut déclamé son dernier poème : LE CONDUCTEUR ENRAGÉ :

. . . . . L'ai-je rêvé, ce Noël
Où je brûlais de pleurs noirs un mouchoir réel,
Parce que, débordant des chagrins de la Terre
Et des frères Soleils, et ne pouvant me faire
Aux monstruosités sans but et sans témoin
Du cher Tout, et bien las de me meurtrir les poings
Aux steppes du cobalt sourd, ivre-mort de doute,
Je vivotais, altéré de *Nihil* de toutes
Les citernes de mon Amour?

Ce fut le triomphe définitif. Avec tous les égards possibles on pria Luciole de rester dans cet hôpital qui ne pouvait plus se passer de son talent, pour le mettre en instance de réforme, tandis que le capitaine Pouick, soulagé, souriant, fumant une cigarette, regagnait le parc l'âme en joie.

Ce fut ainsi que l'ouvrier zingueur fut rendu à la vie civile par les mêmes moyens qui conduisirent jadis Victor Hugo, Alfred de Musset, Stéphane Mallarmé et Jules Laforgue à la gloire, tant il est vrai que les points de vue civils et militaires diffèrent parfois sur certains points de détail.

VIII

BAIGNE-DANS-L'HUILE

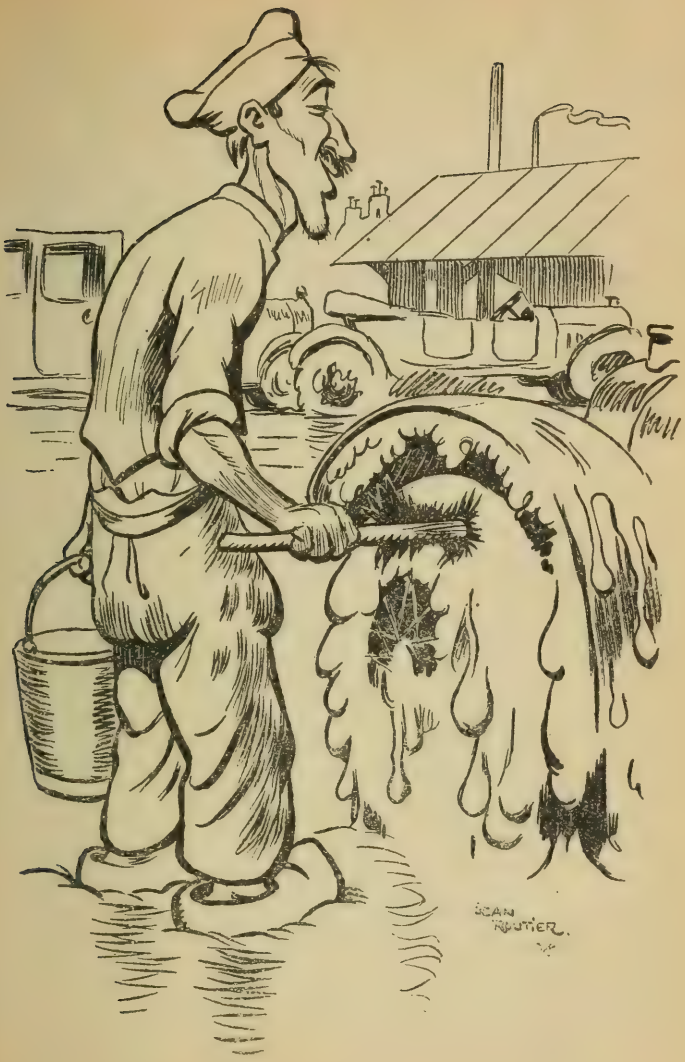
VOTRE ouvrier zingueur, dis-je à Buibui, était une forte tête que les dieux protégeaient. J'ai connu un autre automobiliste dont le porte-veine fut moins poétique que celui de votre disciple d'Apollon, mais le tira tout de même d'un bien mauvais pas.

Cela se passait en Belgique, dans cette pauvre toute petite Belgique des années de guerre qui nous paraissait si grande dans son héroïque sacrifice.

Pour aller en Belgique on sortait de Dunkerque par la grande route du littoral, en passant à côté du pont de fer tordu par un obus de la grosse Bertha au temps où Berthe pilait ; on roulait quelque temps, le long du canal de Furnes, sur la chaussée que l'on élargissait avec des briques que déchargeaient les chalands. Une guérite, un fonctionnaire : c'était la frontière. On passait en Belgique et, tout de suite, il fallait ralentir ;

car, avec un châssis un peu long, on n'avait plus beaucoup de place pour se retourner dans ce qui restait du pays belge... Un pont à gauche, deux virages dans Adinkerke, puis c'était l'enchantement de La Panne, cette oasis de grands restaurants et de bureaux de tabac, cette ville de luxe, animée comme aux plus beaux jours de la saison, mais uniquement par le passage des troupes, et qui restait perdue dans les dunes dévastées par les baraquements et les installations militaires de tous genres. Plus loin, après une longue avenue, dans un paysage lunaire, c'était Coxyde avec ses jolies villas ensablées et encombrées de zouaves, sa plage plantée de barbelés, sa mer hostile avec des chalutiers en chasse. Furnes et Ypres n'étaient guère habitables tous les jours, et la grande route qui les réunissait servait de boîte à ordures aux 75 et aux 77 qui accueillaient au passage les escadrilles. Des flocons noirs, des flocons blancs dans le ciel gris ; cela se terminait toujours par quelques fusées que l'on recevait sur la tête. La Panne, au contraire, c'était l'humble petite ville royalement respectée où l'on pouvait respirer à l'aise durant quelques heures en dépit de son nom si peu encourageant pour les automobilistes.

L'autre oasis, c'était Rousbrugge. Rousbrugge, c'était vraiment la capitale de la Belgique. C'était là que se tenait le quartier général français, c'était là que se rencontraient tous les hauts personnages qui voulaient discuter de la guerre en paix. Ses petites maisons cal-


JEAN
ROUTIER

mes et provinciales n'avaient jamais vu autant de monde, et sa grande rue n'avait rien à envier aux voies centrales des capitales les plus fréquentées. Sur la place, on avait construit des abris pour les automobiles de passage. Plus loin, en contre-bas, après quelques ruelles, le long de l'Yser, c'était le bienheureux parc à essence et à huile où l'on allait abreuver les chevaux-vapeur.

Si Rousbrugge était la capitale de la petite Belgique, Baigne-dans-l'huile était certainement le roi du parc de Rousbrugge. C'était un garçon honnête et jovial qui avait tout de la sardine, en ce sens qu'il ne se plaisait, dans la vie, que lorsqu'il avait le corps entièrement couvert d'huile. Cela lui donnait chaud, sans doute, comme aux Esquimaux ; cela tenait à distance les personnes les plus irrespectueuses et l'on ne pouvait en vouloir à Baigne-dans-l'huile de son aspect graisseux lorsqu'on considérait le dur métier qu'il était chargé d'exercer.

Baigne-dans-l'huile avait un caractère excellent. Il acceptait toutes les corvées et, moyennant quelques subsides infimes, il se chargeait volontiers, par exemple, de nettoyer les voitures automobiles embourbées par de longs trajets sur les routes du Nord. Lui seul ne reculait point devant les horreurs sombres du carter ; lui seul ne se décourageait pas devant les roues métalliques transformées par la boue en disques pleins ; lui seul savait ressusciter en moins d'une heure les belles cou-

leurs d'une somptueuse limousine pâlies par le trajet. Du matin au soir, Baigne-dans-l'huile frottait, astiquait, quand il ne maniait pas ses bidons. Du matin jusqu'au soir, il chantait également.

Mais les dieux sont jaloux des humains lorsqu'ils sont trop heureux, et les dieux, un jour, faillirent foudroyer Baigne-dans-l'huile.

Ce fut une scène inoubliable.

Baigne-dans-l'huile, depuis l'aurore, chantait gaîment :

Les matelots, pan, pan,
De la belle Eugénie, pan, pan,
Sont pavoisés de brillantes couleurs !

Il avait entrepris l'astiquage d'une magnifique limousine du Q. G. et, après l'avoir débarbouillée avec l'eau vénérable de l'Yser, il en était à l'indispensable « coup de fion » qui ne s'obtient, comme chacun le sait, qu'à grand renfort de pétrole.

Baigne-dans-l'huile ignorait complètement qu'à la même heure toutes les autorités du service automobile, convoquées par un grand chef, étaient réunies sur la place et que le grand chef était de méchante humeur parce qu'il n'avait pas trouvé à Rousbrugge les cigares belges qu'on lui avait demandé de rapporter au G. Q. G.

Cette mauvaise humeur, bien légitime, se traduisait sur la place par un long discours. Ce discours portait

JEAN ROUTIER.

sur l'indispensable économie que l'on devait apporter dans tous les services : arrêt du moteur au moindre passage à niveau, jaugeage de l'essence, jaugeage de l'huile, état récapitulatif hebdomadaire, état néant au besoin ; au besoin, également, état néant récapitulatif des états néants. Rien n'était oublié.

Il était inadmissible, en effet, que l'on ne trouvât pas de cigares à Rousbrugge ; et si l'on ne trouvait plus de cigares, c'était évidemment que les automobilistes les avaient tous raflés.

La péroraison du grand chef de l'automobile fut plus impérieuse et plus violente encore :

« Quant au pétrole, messieurs, j'ai appris — bien que je ne veuille pas le croire — que certains automobilistes se sont permis d'en employer quelques gouttes pour le nettoyage des carrosseries. Employer du pétrole à nettoyer les carrosseries lorsqu'une goutte de pétrole représente à l'heure actuelle une vie humaine, et qu'il suffit de prendre de l'eau pour venir à bout de ce travail subalterne, voilà de quoi confondre l'imagination. Je ne veux donc pas croire un seul instant que la chose ait pu se produire, mais si elle se produisait jamais, je vous rappelle que le coupable serait passible du conseil de guerre pour dilapidation des deniers publics et qu'il serait considéré comme un traître ayant détruit volontairement des objets d'armement. Mais je n'insiste pas, messieurs. Continuons la visite du parc. »

Ce fut alors que, par la ruelle étroite, le groupe,

brillant de galons et de décorations, déboucha sur le terrain humide où Baigne-dans-l'huile exerçait sa solitaire industrie.

Dans le ciel gris et transparent, des éclats de voix montaient joyeux :

Mariniers, brigadiers,
Avant d' faire vos adieux à la terre,
Poussons-nous, poussons-nous,
Oui, poussons-nous de l'agrément !

Baigne-dans-l'huile, un bidon de cinq litres à la main, arrosait copieusement le toit de la limousine et, avec un chiffon, guidait le pétrole bleuâtre sur les panneaux miroitants de la carrosserie.

Le grand chef des autos eut un arrêt brusque, sa bouche se crispa ; on crut qu'il allait défaillir. Les subalternes, atterrés, s'étaient arrêtés net, eux aussi.

Plus joyeux encore, avec la satisfaction du devoir accompli, Baigne-dans-l'huile hurlait à plein gosier :

Poussons-nous de la gla-gla,
Poussons-nous de l'agrément.
Poussons-nous de la gla-gla,
Poussons-nous de l'agrément.
De l'agrément, poussons-nous-en !

Le grand chef se retourna lentement, les yeux chargés de colère, et dit simplemen

— Cet homme est fou.

Maintenant, Baigne-dans-l'huile se mirait complaisamment dans la carrosserie, se tirant la langue comme dans un miroir et lissant coquettement ses cheveux avec ce qui restait de pétrole.

Ce fut à ce moment que la foudre tomba sur sa tête parfumée. Ce fut une explosion réservée seulement, semblait-il jusqu'alors, aux pièces de gros calibre. Parmi les mots entrecoupés du grand chef, on distinguait seulement : conseil de guerre... fusillé... qu'on me jette cet homme dans un cachot... il faut faire un exemple... la victoire est à ce prix... il faut qu'on sache partout...

Baigne-dans-l'huile s'était arrêté brusquement. Son bidon s'était échappé de ses mains, il restait là épouvanté, comprenant enfin son crime, cherchant assistance parmi ses chefs directs qui le considéraient avec rage, avec mépris, et ne semblaient même plus le reconnaître.

Baigne-dans-l'huile se sentit perdu. Il allait être fusillé, la chose ne pouvait faire aucun doute. Il ne savait pas au juste pourquoi, mais il savait bien que l'on n'a pas besoin de savoir pourquoi lorsque l'on doit être fusillé. Sa figure, de rouge devint jaune, puis verte, le ventre lui fit mal, ses jambes se mirent à trembler. Il ne trouvait pas un mot à répondre ; ses extrémités se refroidissaient et une barre de glace se glissait dans ses entrailles.

Enfin, comme le grand chef, toujours plus mena-

çant, semblait vouloir se jeter sur lui, Baigne-dans-l'huile eut un geste mou et vague du bras, puis il laissa échapper ces mots en tremblant :

— Allez-vous-en, allez-vous-en !

Le grand chef se retourna une fois de plus vers ses subordonnés et conclut :

— Je vous le dis, cet homme est fou !

— Allez-vous-en, allez-vous-en, insistait Baigne-dans-l'huile affolé, en écartant du bras le groupe majestueux qui voulait l'approcher.

Ce fut un lieutenant qui se dévoua. Il fit quelques pas, sur le point de prendre Baigne-dans-l'huile par le bras, mais il recula immédiatement, épouvanté, et revint vers le grand chef auquel il murmura doucement quelques phrases à l'oreille :

— Mon colonel, je ne sais comment vous prier d'excuser cet homme, mais l'émotion, la peur... je ne sais pas ce qui s'est passé... mais en effet vous feriez mieux de ne pas approcher. C'est une odeur épouvantable !

— Allez-vous-en, allez-vous-en, répétait encore mollement Baigne-dans-l'huile, incapable de faire un mouvement, mais dominé par une seule pensée : ne pas laisser les grands chefs approcher un seul instant du foyer d'infection qu'une peur irraisonnée avait brusquement déclanchée dans son être affolé.

Le groupe des officiers commençait à sourire. Il y eut quelques ricanements, immédiatement réprimés par

un regard glacial du grand chef. Celui-ci, dignement, fit demi-tour, parut s'intéresser brusquement à une question de magnétos dont il avait oublié d'informer ses subordonnés, et Baigne-dans-l'huile resta seul, la vie sauve, sur son terrain dévasté, sans comprendre encore le miracle qui avait pu le sauver et lui porter bonheur dans les tristes conjonctures qu'il venait de traverser.

IX

LA VOITURE DE COURSE DE REDOUTÉ

LORSQUE je commandais une sanitaire sur l'Aisne, pendant la guerre, interrompit le capitaine Sap...

Mais il n'alla pas plus avant. Brusquement réveillé de son pesant sommeil, Lamberdom s'était dressé hagard sur son fauteuil d'osier.

— Quelle est la brute sanguinaire, hurla-t-il, qui se permet de nous barber encore avec des histoires de guerre ! Au fou ! lâchez les chiens !

Et se tournant vers moi avec des yeux d'assassin :

— Oui ou zut, tête de pioche, vas-tu nous raconter l'histoire de ta voiture de course ?

Il était difficile de résister plus longtemps à une invitation sportive aussi gracieusement faite et je commençai en ces termes :

— On a bien tort, je le proclame, de dire du mal des voitures de course. J'en possède une depuis plus de vingt ans et j'en suis encore à attendre mon premier accident. Il est vrai que...

Mais n'anticipons pas.

Cette voiture de course, ce fut à un de nos plus grands constructeurs, proche parent de Bayard, que je demandai de me la vendre, au lendemain des rudes épreuves historiques qui bouleversèrent les routes de France et de l'étranger. Je disposais d'une somme qui représentait ce que coûtait alors une grosse limousine de tourisme, mais cette somme était peu de chose à cette époque où les voitures de course valaient une fortune, et c'était un véritable service d'ami que je demandais en somme au constructeur.

Celui-ci, bienveillant et sympathique, me regarda avec curiosité lorsque je lui fis mon offre. En détournant la question, en m'interrogeant insidieusement sur des faits de la politique contemporaine, sur l'état du ciel et des routes, il acquit bientôt cette conviction que je n'étais pas fou, que mon projet était irrévocable et, silencieusement, comme on ordonnerait un convoi funèbre, il fit appeler quelques chefs de service.

Il y eut une longue consultation à mi-voix, des hochements de tête, des mouvements d'épaules dubitatifs ; puis l'opinion générale sembla se fixer ; elle se cristallisa en quelques mots, hésitants et cependant décisifs :

— Dame, il y a bien la voiture de Redouté.

A vrai dire, je ne savais pas bien qui était Redouté ; était-ce l'ingénieur qui s'était spécialement chargé de la construction de cette voiture ? Etait-ce un coureur inconnu de moi qui l'avait abandonnée ? Peu importait, du reste. *La voiture de Redouté !* L'expression me parut magique, inoubliable. J'allais avoir *la voiture de Redouté !*

Le grand constructeur, avec une émotion communicative, me serra une dernière fois la main, un peu comme un empereur romain eût tourné le pouce vers la terre pour dire que l'on m'achevât, et, entraîné par les licteurs, je veux dire par les différents chefs de service compétents, nous descendîmes dans les profondeurs ignorées de l'usine.

La voiture de Redouté ? Personne ne savait plus où

elle était. Nous parcourûmes des salles abandonnées où l'on conservait, sous une couche vénérable de poussière, des modèles préhistoriques, des morceaux de fer rouillés et même une voiture d'enfant, à moins que ce ne fût la première automobile : celle de la nourrice du regretté Cugnot.

A la fin, un ouvrier de la carrosserie, consulté, donna une indication précise : « *Le contremaître de la réparation devait certainement savoir où qu'on avait mis la voiture à Redouté.* » Et, de contremaître en contremaître, nous arrivâmes devant un coin obscur où

gisait, sous de vieux plumeaux et des balais hors d'usage, un amas de ferraille tel qu'on en trouve seulement dans certains terrains vagues, où les épingles à cheveux rouillées voisinent avec de vieilles casseroles sans fond ouvertes sur l'infini.

— *La v'là*, dit impérativement le plus vieil ouvrier de la maison.

Du coup, le tas de ferraille, pour moi, se transfigura; évidemment il y avait bien, par-ci, par-là, quelques réparations à faire, un bon coup de nettoyage surtout. Je constatai même avec assurance qu'il convenait peut-être de réparer les quatres roues, car celles-ci, en fil de fer, présentaient, toutes les quatre, un côté plat un peu comme la lune lorsqu'elle n'est pas encore dans son plein. Peut-être avait-on posé la voiture trop rudement sur le sol ? En tout cas, les quatre roues s'étaient aplaties comme quatre morceaux de flanc et le ventre du carter traînait par terre.

C'était, en somme, une belle voiture, mais qui avait le tort de se coucher sur le sol comme un chien fidèle à l'approche de son bon maître.

— Il y aurait pas mal à faire, hasarda timidement un chef de service.

Et comme je demeurais inébranlable, il ajouta, résigné en se tournant vers le contremaître :

— Voyez là toujours ; demain, vous vérifierez si l'allumage est encore en état...

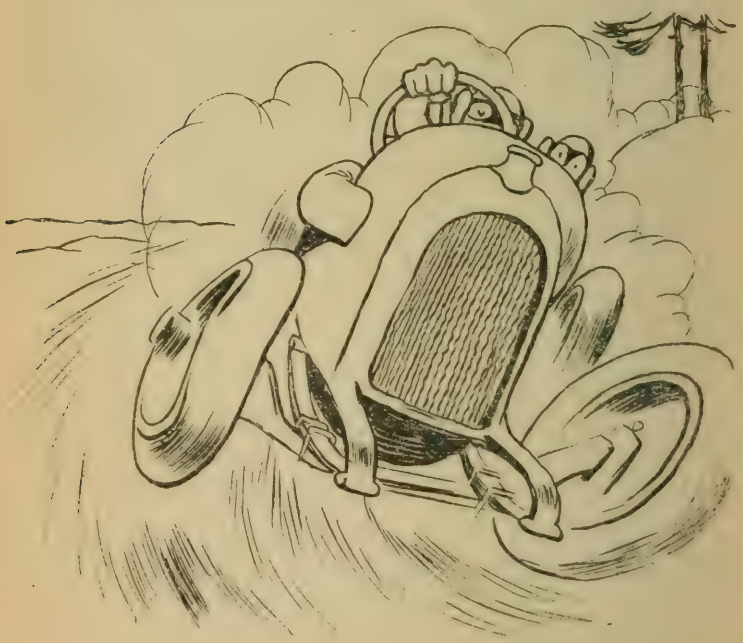
* * *

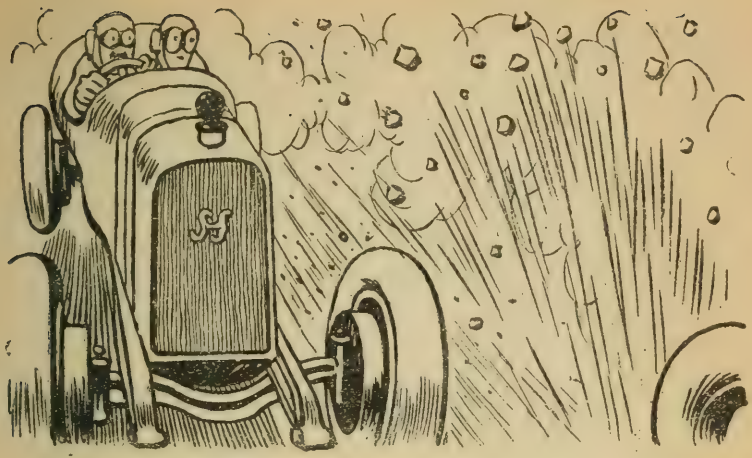
A partir de ce jour-là, la vie pour moi fut transformée; j'affectais de conduire, avec un dédain marqué des agents, l'humble 16-chevaux dont j'étais propriétaire ; c'est à peine si je consentais à arrêter la voiture au frein avant de descendre ; le point mort, cela suffisait, ce n'était plus, en somme, qu'une bicyclette, un tricycle tout au plus,une chose innommable et honteuse, si on la comparait à la voiture de course, à MA VOITURE DE COURSE, *la voiture de course de Redouté !*

Le bruit, du reste, s'était répandu dans l'usine que

quelqu'un faisait remettre en état la voiture de Redouté et je me sentis entouré, tout aussitôt, d'une atmosphère de commisération, de sympathie et aussi, disons-le, d'admiration, qui me remplissait d'une légitime fierté.

Tandis que de pauvres touristes de clients se morfondaient à attendre, imploraient le chef de la mise au point ou celui de la carrosserie, je poursuivais à loisir de longues causeries dans les ateliers. Déjà je parlais volontiers d'impressions de vitesse, de records fabuleux,





de virages déconcertants, de trains rapides honteusement grattés en pleine vitesse. Et puis, n'est-ce pas ? Tout le monde le sait, une voiture de course ne se conduit pas comme une voiture ordinaire ; c'est tout autre chose ; il faut être du métier pour comprendre, et nous nous comprenions fort bien, soit avec le concierge de l'usine, qui n'avait jamais bougé de sa loge, soit avec l'électricien qui se contentait de venir à l'usine à bicyclette et n'avait jamais fait un kilomètre en automobile sur une route.

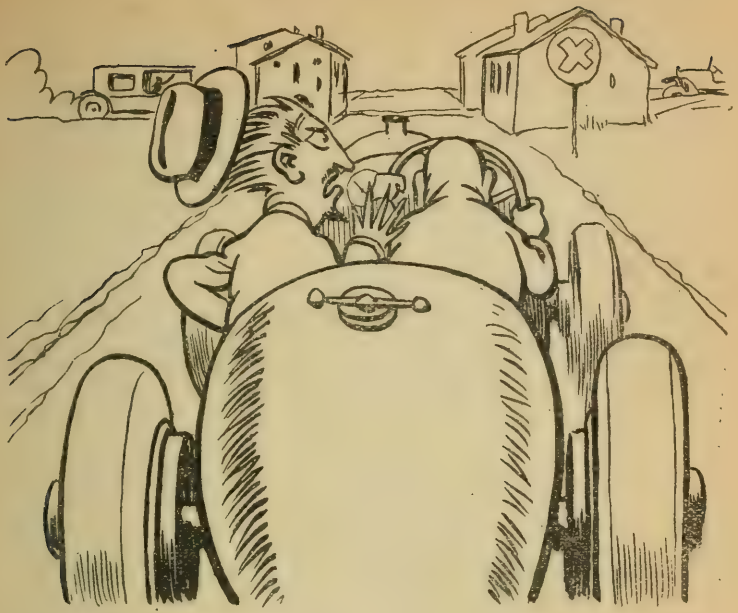
Au bout d'un mois, un changement notable s'opéra dans la voiture de Redouté ; elle était toujours dans son coin, rouillée et déformée ; les vieux balais séjournaient toujours sur la plage arrière, mais une main industrieuse avait posé le télégraphe sur la voiture :

d'impressionnants fils noirs sortaient du capot, s'enroulaient comme du macaroni pour nègres autour du garde-crotte, allaient rendre visite à une vieille bobine du temps passé pour aller puiser leur inspiration dans des accumulateurs desséchés dont les éléments se gondolaient un peu, sans doute en regardant la drôle de bobine que faisait la bobine.

Tout cela, sans doute, n'était que provisoire, mais on sentait l'intervention active d'une intelligence humaine. Evidemment, quelqu'un, à ses moments perdus, s'occupait de reconstituer l'allumage.

Une seule question, cependant, me préoccupait toujours : le mystère des roues aplaties. Cela donnait à la voiture l'aspect d'un traîneau ou, pour envisager les choses sous un jour plus artistique : celui du Char embourbé. J'étais, du reste, très curieux de savoir comment les roues avaient pu s'écraser d'une façon aussi complète, mais je n'osais pas le demander. Depuis un mois que j'étais l'heureux propriétaire de *la voiture de Redouté*, je ne pouvais plus interroger personne sur ce fameux Redouté que j'étais sensé connaître mieux que n'importe qui.

Un jour, cependant, que j'avais, par le plus grand des hasards, rencontré l'électricien qui travaillait à MA VOITURE et que nous parlions des grandes routes de l'Est où l'on pouvait faire de la vitesse avec de grosses autos de course, l'homme eut un clignement d'yeux entendu et dit simplement :



— A cent dix à l'heure, faut tout de même salement se méfier des dos-d'âne.

Et comme je semblais l'interroger, il conclut, désignant du menton, tandis qu'il grattait un contact, les roues aplaties :

— Ben dame ! Vous le savez bien. C'est tout de même comme ça que Redouté s'est tué près de Reims en allant aux Ardennes.

Cette révélation m'attrista pendant quelques jours, mais bientôt mon enthousiasme se montra le plus fort. Avoir enfin une véritable voiture de course — non

point une de ces voitures de tourisme qui font du soixante quatre-vingts à l'heure — mais bien une voiture ayant effectivement atteint cent dix sur route, c'était réaliser le rêve de toute ma vie !

Au surplus, je l'ai dit déjà, une chaude atmosphère de sympathie commençait à m'entourer dans l'usine. J'étais devenu *le successeur de Redouté*, du regretté Redouté qui s'était tué en conduisant cette voiture. J'étais évidemment, aux yeux de tous, la prochaine victime désignée, et l'on fut toujours indulgent, même du temps des Romains, pour les gens qui vous saluent avant d'aller mourir.

X

COMMENT LE TRI DU CAPTAIN SAP DEVINT ENRAGÉ

CETTE situation, en somme agréable, de héros au repos, se prolongea durant de longs mois. Je parlais à tous mes amis de ma voiture de course, j'en décrivais les beautés et les dangers, les difficultés de montage et d'équipement. Quant à Redouté, avec une faculté d'imagination qui me faisait honneur, il était devenu le compagnon familier de ma vie, mon maître en course, enlevé trop tôt à notre affection par un de ces accidents imbéciles auxquels nous sommes, hélas, tous exposés. Mais bast ! il faut bien toujours mourir d'une façon quelconque et mourir en course, en plein triomphe, dans la griserie de la vitesse, en force et en beauté, cela ne valait-il pas mieux que de périr misérablement d'une maladie de foie ?

A vrai dire cette période de ma vie d'automobiliste

fut pour moi la plus glorieuse et, tout en même temps, la plus exempte de dangers.

Je puis bien vous le confier, j'avais jadis connu d'autres tracas avec un instrument infiniment plus modeste que ma voiture de course ; l'humble tricycle à pétrole du captain Sap dont je voudrais — profitant du nouveau sommeil où je vois Lamberdom plongé — vous conter l'histoire.

Le Captain Sap ici présent ne fut pas toujours en effet le brillant lieutenant dont chacun put admirer pendant la guerre le sang froid essentiellement frigorifique dans la direction des R.V.F. ; il fut jadis un des premiers martyrs de la locomotion nouvelle, et ses souffrances méritent, sans nul doute, d'êtres inscrites au livre des saints de l'industrie automobile.

Le captain Sap s'était rendu acquéreur de l'un des premiers tricycles à essence alors en circulation. Ce tricycle, d'une force modeste, dont le moteur sortait des usines de MM. de Dion et Bouton et qui était monté par la firme Marot et Gardon, portait finalement, en décalcomanie, la resplendissante marque Médinger. C'était, on le voit, un instrument que nos techniciens les plus habiles eussent classé sans hésiter dans le genre *mâtiné cochon d'Inde.*

Ce tricycle marchait admirablement lorsque l'on ouvrait le robinet d'essence ou que l'on mettait le contact. Il se refusait, au contraire, à rendre tout service

lorsqu'on oubliait l'un de ces futiles détails mécaniques.

Les premières expériences entreprises par le captain Sap furent à ce point de vue très concluantes. C'est ainsi que l'on put voir un jour le captain debout sur ses pédales, ne parvenant point à faire avancer son tricycle *dans la descente* du Pecq. Il fallut démonter le tricycle, enlever les pignons et recourir à l'assistance d'une école communale tout entière pour le transporter jusqu'à la gare du Pecq. Là il fallut encore le vider, le hisser dans un fourgon, le redescendre à Paris, le transporter jusqu'à l'usine, où un ouvrier mieux avisé se décida enfin à ouvrir le robinet d'essence et permit ainsi au monstre de repartir par ses propres moyens.

Lorsque le captain Sap eut fini son apprentissage, nous décidâmes d'entreprendre, lui sur son monstrueux engin et moi à bicyclette, une route qui nous était familière : celle de Paris à Veulettes.

Tout alla bien au début. Parfois, il est vrai, nous prenions des chemins inattendus. Habitué à la bicyclette, le captain Sap se contentait, en effet, d'incliner légèrement le corps du côté où il se proposait d'aller et ce geste, purement gracieux n'entraînait aucun changement dans la direction du tri. Nous connûmes ainsi des coins charmants des environs de Paris, des coins dont nous n'eussions jamais sans cela soupçonné l'existence. C'est ainsi qu'en descendant du Mont-Valérien sur Rueil, le captain Sap ayant incliné le corps à gau-

che, le tricycle continua tout droit et, par un chemin de terre parvint ainsi au-dessus de Rueil en un point où la vue est particulièrement agréable.

Depuis il a fallu d'innombrables délégués du T.C.F. et de multiples poteaux pour indiquer ce point de vue aux touristes. Le tricycle, lui, nous l'avait fait découvrir du premier coup.

Nous passâmes de même par Croissy, et nous arrivâmes au Pecq. Là, pour éviter la montée nous partîmes par la berge et je ne sais véritablement pas comment nous nous retrouvâmes enfin à la grille d'Hennemont.

Tout allait bien, je le répète, lorsqu'au moment d'arriver à Mantes, un peu avant Chantereine, je m'avisai de regarder où en était la tige de cuivre du flotteur ; elle avait disparu, signalant ainsi une inquiétante pénurie d'essence.

Je conseillai alors au captain Sap d'augmenter l'allure pour arriver à Mantes avant que le réservoir ne fût complètement vide. Ce raisonnement à la Jules Verne manquait, je le sais bien, de rigueur scientifique il n'en parut pas moins des plus logiques au captain qui partit à belle allure.

Malheureusement, dans les derniers tournants qui précèdent le pont du chemin de fer, je ne sais s'il voulut à ce moment incliner gracieusement le corps à droite, mais ce que je sais bien, c'est que le tricycle, lui, poursuivit sa marche directe, sur deux roues seulement, et s'élança à l'assaut du talus de terre qui bordait la route. Je n'eus que le temps de me dégager, puis de revenir au point critique.

Sous forme de débris de toute nature, le captain Sap, accompagné de son tricycle, redescendait à ce moment le talus et il me fallut péniblement inventorier tout ce qui se trouvait dans le fossé. En gros, je fis deux tas, l'un du tricycle et de ses annexes, l'autre de mon ami Sap et de ses objets personnels. Lorsque ces deux tas furent faits, je me livrai à une rapide reconstitution des deux individualités en entourant la figure et les doigts du captain avec des chiffons à graisse, en redres-

sant les roues à coups de pied et en improvisant de nouvelles manettes avec des branches de noisetier.

Le captain une fois remis en machine, je me trouvai en présence d'un fort joli dessin de Callot représentant un guerrier couvert de blessures, à cheval sur un instrument de chirurgie dont on ne distinguait plus guère la forme.

Le tout habilement excité grâce à quelques litres d'essence que j'allai chercher à Mantes, se mit en marche : nous étions sauvés.

A Rosny, toutefois, le moteur commença à donner quelques signes de faiblesse. Evidemment l'hôpital ambulant devait avoir quelques lésions internes et menaçait de gripper. Je déposai mon ami Sap sur le coin du trottoir comme une momie couverte de bandelettes, et j'enjoignis à un garçon épicier des plus corrects qui se trouvait là de remplir le petit graisseur situé à l'arrière du tricycle. Puis des cigarettes furent allumées.

Cinq minutes après le garçon revint vers nous :

— Voilà monsieur, me dit-il, cinq litres que je mets dans ce graisseur, et il n'est pas encore plein. Faut-il continuer ?

Je jugeai la chose inutile ; évidemment, lorsqu'on laisse le robinet d'un graisseur ouvert, il y a place pour l'huile tant que le carter n'est pas entièrement plein, mais il peut en résulter un excès de graissage qui compromettra la marche du moteur tant que les explosions ne pourront pas se produire dans l'huile.

La loque humaine reprit donc place sur son chevalet de torture et, chose extraordinaire, le tout repartit une fois encore.

A Rolleboise, la côte eût été sans doute un peu dure, mais toute l'école se trouva là pour pousser l'infortuné tricycle jusqu'en haut. Au surplus, les sorties d'écoles se produisaient toujours au moment où l'on avait besoin d'enfants pour pousser le captain Sap, et cette perpétuelle coïncidence est même tellement curieuse que je me demande maintenant, en y réfléchissant, si ces sorties n'étaient pas provoquées tout justement, non point par l'heure, mais par l'apparition du capitaine et le bruit de son curieux véhicule.

Malheureusement, à la descente de Bonnières, je commençai à constater que les usines de noir animal qui se trouvent là répandaient une mauvaise odeur, bientôt même je me trouvai complètement entouré d'un nuage épais de fumée qui me prit à la gorge et m'empêcha de discerner où j'étais. En me dégageant toutefois un peu vers la gauche je m'aperçus que cette fumée sortait, non point des usines, mais du tricycle. Quant au captain Sap, il disparaissait, tel le dieu du pétrole, dans des colonnes de fumée noire et mes inquiétudes allèrent croissant en songeant que le réservoir d'essence se trouvait placé au milieu du foyer d'incendie.

Arrêter le captain, il n'y fallait pas songer ; jamais le tricycle ne serait reparti. Ne point l'arrêter, tout

sautait. Le captain Sap, revenant à la vie et sentant que tout allait bien, chantait à tue-tête, malgré ses bandelettes noires, et sa gaieté faisait peine à voir. Cent mètres plus loin, mon chapeau de paille attaché derrière le tri, et sur lequel je comptais particulièrement, prit feu. Héroïquement j'attendis encore. Le paquetage commença à fumer. Evidemment l'explosion du réservoir n'était plus qu'une question de secondes. Je pris alors l'héroïque parti d'avertir le captain. Le tri s'arrêta et notre excursion s'envola du coup avec les derniers nuages de fumée qui montaient vers le ciel bleu.

Lorsque l'incendie du tricycle fut définitivement consommé, j'abandonnai, les larmes aux yeux, le capitaine Sap qui resta immobile et digne sur la route de Bonnières dans l'attitude d'un pompier montant la garde sur les ruines d'un maison brûlée.

Placidement, sur ma bicyclette, je donnai un dernier regard à ce projet de monument aux Victimes du devoir, et je partis dans la direction de Rouen.

A cette époque lointaine il ne me fût pas venu un seul instant à l'idée de prendre le train en compagnie du captain, puisque ma machine à moi n'était pas cassée. Tant qu'il restait encore un moyen d'utiliser la route on devait l'employer sous peine de déchéance dans l'intérêt supérieur du tourisme et du sport, et le chemin de fer semblait quelque ambulance très spéciale destinée, comme les voitures régimentaires, aux seuls blessés en cours de route.

J'avais fixé au captain un rendez-vous très simple : il s'agissait de se trouver toutes les heures devant le Grand Théâtre de Rouen.

A sept heures je fus à ce rendez-vous ; j'y retournai à huit, à neuf ; le captain n'était pas encore là. Un seul train pouvait encore arriver de Bonnières, mais à la gare de la rive gauche, et dans une heure seulement. Je m'y rendis à tout hasard. Il y avait là une foule compacte de gens atterrés qui sollicitaient des employés quelques renseignements. Le train précédent avait deux heures de retard et l'on craignait un accident. Il fit cependant bientôt son entrée en gare et — ai-je besoin de vous le dire ? — le captain Sap m'apparut spectral dans la foule des voyageurs, la figure recouverte des bandelettes que j'y avais placées le matin même, les mains sanguinolentes, traînant derrière lui vers la bienheureuse consigne des tubes noircis qui éveillaient, pour les initiés seulement, une vague idée de tricycle. Il parait qu'une des bielles de la locomotive était tombée sur la voie et qu'il avait fallu qu'un second train poussât le premier jusqu'à Rouen.

Le captain Sap ne protestait plus contre la fatalité qui l'avait poursuivi toute la journée.

Abandonné par moi sur la route de Bonnière, il avait traîné son tri jusqu'à la gare, à deux kilomètres de là, pour y apprendre qu'aucun train ne s'y arrêtait.

Fort heureusement, il avait alors découvert un obligeant conducteur de voiture à cochons, conseiller mu-

nicipal de Vernon, qui lui avait offert de le remorquer jusque dans cette ville. Seulement, comme tout bon conseiller municipal a de nombreuses visites à faire lorsqu'il est dans sa commune, le captain, attaché

derrière les futurs jambons, avait dû faire le tour de la ville, s'arrêter de porte en porte pour prendre ici un verre ed'vin, là un apéritif, jusqu'au moment où la tournée s'était enfin terminée à la gare.

* * *

Nous allions, l'ai-je dit ? au bord de la mer, à Veulettes. Naturellement, le captain était arrivé à Rouen par la rive gauche. Pour regagner la rive droite il fallut, le lendemain matin, transporter le tricycle par camion, sous une pluie fine, au travers de la ville. Ce

fut du reste très beau. Le captain disparaissait dans ce sac à raisin en toile qui lui servait de veste assis à côté du cocher. Le tri était amarré par des cordes énormes sur le camion, tandis que je suivais mélancoliquement à bicyclette.

Ce fut à Cany seulement que nous trouvâmes des

gens capables de comprendre notre détresse. Il y avait là quelques électriciens perdus dans une usine d'éclairage en construction et qui se mirent en tête de remettre le tri sur ses roues. Ils construisirent même une bougie d'allumage en chatterton et en tringles à rideaux, qui eût, je crois, fort bien fonctionné si, le jour où on la termina, un colis postal contenant tout justement des bougies de rechange de la maison de Dion ne fût arrivé à notre intention.

Tristement le retour s'effectua. Le captain, mal guéri de ses blessures, disparaissait toujours davantage sous des couches superposées de sparadrap et de pansements antiseptiques.

Quant au tricycle, nous constatâmes avec stupeur qu'il commençait à donner des signes manifestes de folie. Ignorant les bienfaits de l'eau, tel un chien enragé mordant la poussière, les tubes hérissés, il fuyait de biais par instants à des vitesses folles, puis s'arrêtait net en arrachant le gravier, puis repartait par bonds, et l'effarante fatigue de son infortuné conducteur faisait peine à voir. Dans les auberges, lorsque nous arrivions, le captain tombait comme une masse sur la première chaise venue et ne donnait plus aucun signe de vie. Moi, n'ayant qu'une simple bicyclette, je n'étais naturellement point fatigué et je pouvais en toute liberté donner des ordres pour le déjeuner ou pour le dîner.

Les patronnes d'hôtel, compatissantes, qui ne nous avaient pas vus arriver, me prenaient alors à part, m'expliquaient avec ménagement toute la cruauté qu'il y avait pour moi, possesseur supposé du tricycle, à me faire suivre par un infortuné cycliste qui mourrait à la peine, et, lorsque nous repartions, les amis du meunier, de son fils et de l'âne, en voyant le captain enfin juché sur le bienheureux tricycle, se félicitaient de l'utile conseil qu'ils m'avaient donné.

A Louviers ce supplice eut une fin. Nous avions mis

précédemment cinquante minutes pour faire 30 kilomètres, nous ne mîmes pas moins de cinq heures pour parcourir les soixante-quinze mètres que mesure la place de Louviers. Au soixante-quinzième mètre, le guidon du tri resta entre les mains du captain et nous pûmes, sans fausse honte, réquisitionner une nouvelle école communale pour pousser l'engin jusqu'à la gare.

En y réfléchissant, je ne crois pas téméraire d'affirmer à ce propos que les débuts de l'automobile eussent été impossibles sans la bienfaisante loi sur l'instruction gratuite et obligatoire. Si le législateur n'avait pas su grouper dans des écoles des centaines d'enfants capables de pousser des tricycles et des voitures, les hardis pionniers de la locomotion nouvelle n'eussent jamais eu la force de parcourir nos routes de France sur les premiers engins qui furent mis à leur disposition.

Le tri du captain Sap finit misérablement. Son caractère, dès son retour à Paris, devint encore plus fantasque : systématiquement, ce maniaque refusait de marcher lorsque l'on était dessus et partait au contraire le mieux du monde lorsqu'on l'abandonnait.

Il partait même à tout propos : il partait dans des remises d'hôtels, dans des garages. Au beau milieu d'un déjeuner, les hôtes affolés entendaient quelque chose de lourd qui s'abattait sur la porte de la remise. C'était lui.

Seul il partit ainsi, dans un manège de bicyclettes

situé rue de Berri et dans lequel on essayait de l'enfermer. Ce garage communiquait avec la rue par un large perron. Il advint une fois que le tri ivre de liberté, s'élança vers la porte pour s'échapper. Des employés courageux et dévoués se précipitèrent, furent traînés pendant au moins cent mètres jusque sur les marches Il y en eut peut-être de décorés pour cet acte de courage.

Quant au captain Sap, à bout d'héroïsme, il vendit obscurément son cheval de bataille, et, comme il pensait que la seule vue du monstre ne tenterait point l'ache-

teur, il le vendit muni d'une large voiturette qu'il possédait. Cette remorque à deux places, confortable au plus haut point, eût suffi pour arrêter un tricycle mar-

chant bien. Par contre, elle ne pouvait qu'ajouter au confort d'un tricycle destiné à ne jamais changer de place et à jouer le rôle sur ses vieux jours, de rocking-chair dans un jardin.

D'autres vous vanteront avec plus de détails les plaisirs de la mer. J'avoue qu'avec le captain Sap je ne la vis même pas à Veulettes.

XI

EMOTIONS PRÉHISTORIQUES

L faut avoir vécu aux temps préhistoriques de la locomotion moderne pour comprendre ces émotions de précurseurs que les nouvelles générations ne connaîtront jamais Tenez, par exemple, qui pourrait admettre aujourd'hui que mes premiers pneus provoquèrent dans mon esprit un véritable drame de terreur. Car, je vous l'affirme, ce soir-là, très jeune lycéen je n'en menais pas large en m'asseyant à la table familiale. En grand secret je m'étais livré, dans la journée, à des tractations compliquées dont le résultat avait été de me débarrasser de ma vieille bicyclette à caoutchoucs creux et d'acheter enfin la bicyclette à pneumatiques de mes rêves. Je savais combien cette initiative serait mal accueillie par ma famille et j'avais dissimulé de mon mieux le magnifique engin dans les caves de la maison

J'avais eu à peine le temps de considérer les pneus Dunlop collés dont la machine était munie et un sot orgueil m'avait empêché de demander au vendeur des explications nécessaires. Je savais seulement que ces pneumatiques étaient *gonflés avec de l'air*, que cet air devait être forcément comprimé sous une pression considérable et que la moindre crevaison devait entraîner sans aucun doute une explosion formidable. Prudemment, j'avais ramené la bicyclette à la main pour ne pas provoquer d'accident dans la rue et je n'étais pas sans inquiétudes sur les événements qui pourraient se dérouler dans la solitude de la cave.

Si la bicyclette était vue de travers à cette époque préhistorique par les familles respectables, le pneumatique, lui, était considéré comme une dangereuse folie. Mon père avait rencontré l'année précédente, à Cherbourg, un vieux monsieur qui, prudemment, se servait de cette invention toute nouvelle. Le vieux monsieur n'avait pas caché tous les dangers qu'elle présentait. Il résultait, paraît-il, de la présence du pneumatique sur une bicyclette une accélération de vitesse telle qu'il devenait fort difficile au cycliste de respirer. En tout cas, la pneumonie était perpétuellement à craindre, à moins que ce ne fût la pleurésie infectieuse ou quelque autre engorgement funeste du mou. Quant aux crevaisons, elles étaient fatales. Si, par malheur, la roue rencontrait un caillou, tout volait en éclats. Chacun savait en effet que l'on n'obtenait la résistance nécessaire

qu'en pompant durant des heures pour accumuler à l'intérieur du pneumatique une pression capable de soutenir le cycliste au-dessus du sol.

Cette explosion ne pouvait-elle pas se produire spontanément et pouvait-on abandonner une bicyclette aussi dangereuse sans la surveiller à tout instant ? J'étais fort inquiet.

Heureusement, il y avait des amis à dîner ce soir-là et mon trouble passa inaperçu.

Ce fut seulement au moment du dessert qu'un événement épouvantable se produisit dont j'ai conservé la mémoire. Brusquement, dans le silence relatif de la nuit — car nous habitions rue d'Amsterdam — on entendit une explosion sourde, profonde, qui sembla remuer les entrailles même de la terre, ébranla les vitres et se répercuta en grondant dans l'atmosphère.

J'étais devenu pâle comme un mort. Un cousin optimiste avança cette opinion simpliste « que le monsieur qui venait de fermer la porte cochère était allé un peu fort ». Un vieil amiral de nos parents émit quelques idées concernant le grondement bien improbable du canon.

Moi je savais à quoi m'en tenir et mon trouble devint effrayant. Que s'était-il passé dans les caves ? Qui sait si une infortunée concierge ne gisait pas sous un amas de pierres, dans un escalier tortueux ? Je faillis me trouver mal. Une de mes tantes, au courant des embûches de la vie, insinua même cette proposition

parfaitement ridicule « que j'avais dû manger trop de glace et que cela troublait sans doute ma digestion ».

Je balbutiai de vagues paroles, j'essayai de détourner l'attention tant bien que mal, mais je restai tremblant sur ma chaise. Il me semblait à tout instant entendre une sourde rumeur qui montait par tous les escaliers à la recherche de l'assassin et vous devinez ma défaillance définitive lorsque ces rumeurs se produisirent en effet.

Cela vint, comme toutes les rumeurs, par la cuisine. Il y eut des pourparlers, des gens se racontaient sans doute d'horribles détails. Enfin, la femme de chambre parut, anxieuse, égarée, et je sentis que ma dernière heure était venue. Toutes les règles du protocole furent oubliées. On l'interrogea et ce fut en balbutiant d'émotion qu'elle dévoila l'horrible réalité : une fabrique de capsules venait de sauter dans la direction de Clichy !

J'aime mieux ne point vous dire l'opinion désastreuse que l'on eut immédiatement du petit garçon qui éclata de rire brusquement, d'un rire nerveux et ne dissimula pas sa joie. Les qualificatifs les moins flatteurs stigmatisèrent comme il convenait ce manque de cœur, cette indifférence en présence d'une catastrophe publique capable d'émouvoir de simples animaux.

Mais tout fut égal au petit garçon sans cœur...

Jamais je n'avais eu si peur de ma vie !

Heureux âges du début où un pneumatique vous paraissait encore plus grand que Paris !

Ce même genre d'émotion, mais plus atténué, je le ressentis lorsque je conduisis pour la première fois une voiture automobile, cela paraît fort simple : les autos marchent toutes seules, on ne voit que cela partout, on apprend en trois leçons.

Depuis deux jours, il m'en souvient, un ami et moi nous étions terrorisés par l'idée de l'apprentissage nécessaire qu'il nous faudrait faire pour conduire le monstre que nous venions d'acheter, il s'agissait d'une 7 chevaux monocylindrique dont la complexité nous déroutait à juste titre.

Les vendeurs, des gens très au courant, nous avaient fait faire un essai concluant sur un parcours, somme toute suffisant. La voiture marchait admirablement bien, cela se sentait rien qu'à la voir à l'arrêt ; les ailes trépidaient évoquant déjà des idées d'envolée dans l'espace, une belle colonne de vapeur montait du radiateur témoignant, comme dans les locomotives, toute la force que devait avoir le moteur. De temps à autre de bruyantes explosions révélaient qu'une force mystérieuse ne demandait qu'à agir, et, au départ, lorsque d'un seul bond la voiture s'élança en avant tordant son châssis sous l'effort magnifique du moteur, nous comprîmes quel monstre nous allions avoir à dompter.

Conduits par nos vendeurs, nous descendîmes l'avenue de la Grande Armée à une vitesse vertigineuse pour virer dans la pente effrayante de la rue Poisson où un premier essai des freins nous rejeta terrorisés con-

tre les baquets avant ; puis un second élan nous démontra que la voiture pouvait faire de la montagne et aborder en première vitesse les rampes les plus abruptes. Nous venions de gravir la rue Brunel. Du reste on nous expliqua qu'en retournant la voiture, on pouvait gravir des pentes encore plus fortes en marche arrière.

Nos conducteurs avisés traversèrent alors l'avenue de la Grande Armée et conduisirent la voiture au garage.

C'était de là qu'il fallait la sortir. Aucun de nous n'osait en prendre la responsabilité, et puis il eût fallu

mettre le moteur en marche et cela demeurait un point fort mystérieux. Il y avait bien les traités techniques écrits sur la matière, mais, véritablement, ils demeuraient un peu compliqués pour des débutants.

Où se trouvaient les quatre temps du cylindre décrits par un savant diagramme dans le livre ? Pouvait-on toucher aux fils électriques (une dernière nouveauté de l'année) sans être foudroyé ? Comment manier l'essence dans ce moteur infernal sans risquer un incendie et, enfin, comment éviter les explosions, très fréquentes, à en juger par les chiffres donnés.

Tout cela, nous l'ignorions. Quant à la manœuvre des leviers, c'était une autre affaire. Evidemment, celui-là avec ses dix-huit petits crans devait donner des vitesses différentes, mais lesquelles ? Cet autre, avec de gros crans d'arrêt plus solides, devait assurer le freinage, mais que penser des pédales ? du graisseur ?

Il nous fallait à tout prix un professeur, un professeur discret, qui consentît à sortir la voiture du garage. Nous le trouvâmes bientôt et, avec une légitime émotion, nous partîmes avec lui aux environs de Paris.

Ce fut seulement après Maisons-Laffitte qu'il consentit à me confier le volant ; nous étions dans la forêt de Saint-Germain et la route était à peu près déserte.

Tout alla bien pendant cent mètres, mais, à ce moment, un cycliste venant à ma rencontre, je compris que l'heure des actes héroïques était venue et qu'il fallait diriger un peu la voiture vers la droite.

Je tournai le volant, mais sans aucun effet (je n'ai su que bien plus tard qu'un volant de voiture pouvait fort bien arriver à prendre un demi-tour de jeu sans inconvénient).

Sentant que mon initiative n'avait aucun succès, je ne sais quelle idée bizarre me traversa le cerveau. En moins d'une seconde, je jugeai que, dans les voitures automobiles, la direction devait être inversée et qu'il fallait tourner à gauche pour aller à droite. La voiture cette fois obéit parfaitement et, d'une brusque embardée, se dirigea vers le cycliste, heureusement encore fort éloigné.

Avec une promptitude d'esprit véritablement digne d'un sportsman, je jugeai, en une autre seconde, que la direction des voitures ne devait pas être inversée, comme je l'avais cru tout d'abord, et je redonnai un violent coup à droite. Cela eut pour effet, cette fois, non point de me diriger sur le cycliste, mais bien sur un magnifique tas de cailloux qui se trouvait là. Avec une présence d'esprit non moins admirable je jugeai qu'il était temps d'en redescendre, ce que je fis sans plus tarder.

Chose curieuse, le cycliste n'était encore qu'à une cinquantaine de mètres de nous, car évidemment, je m'y étais pris d'avance. Eh bien ! vous me croirez si vous le voulez, mais tous mes efforts désintéressés n'eurent point le résultat que j'en attendais. Le cycliste, terrifié par la vue de cette voiture qui bondissait comme

une crevette, de droite et de gauche sur la route, se dressa de terreur sur ses pédales et s'effondra par terre, les pieds dans les rayons de sa bicyclette.

C'est, si mes souvenirs sont exacts, le seul cycliste que j'aie jamais renversé en automobile. Il est assez flatteur pour moi de penser que ce fut à distance, par le seul prestige que j'exercais sur sa faible imagination.

Cela ne vous intéresserait pas de savoir que mon premier virage s'accomplit au bout du pont de Conflans et que je regrettai ce jour là l'absence de plaques tournantes sur les routes. Je veux simplement flétrir comme il convient la conduite de mon ami qui, en cachette, le lendemain, alla tout seul dans le bois de Boulogne *mettre la troisième vitesse* que personne n'avait osé prendre dans cette journée mémorable. Il s'étonna seulement de voir la voiture, au démarrage, non point s'envoler à la vitesse d'un train rapide, comme il le pensait, mais caler pour des raisons qui furent pour lui, longtemps encore inexplicables.

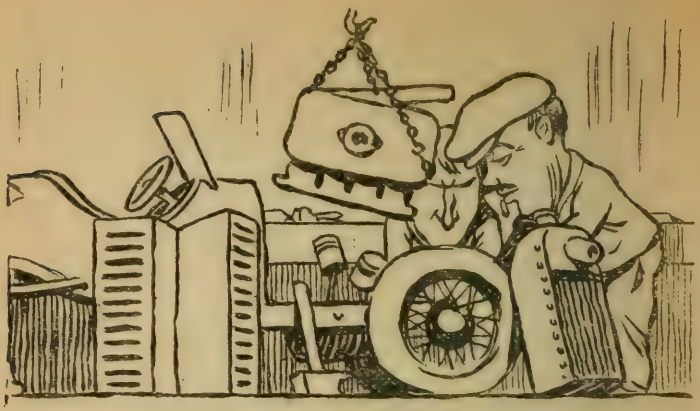
XII

UNE MISE AU POINT SOIGNÉE

MAIS revenons, dis-je, en voyant Lamberdom ouvrir un œil lourd, revenons à *ma voiture de course* que nous avons laissée entourée de chefs de service dans une salle obscure de l'usine du quai Michelet.

Après des mois de pourparlers, de conversations presque quotidiennes avec les chefs de service, avec les contremaîtres de la réparation, la voiture était à peu près dans le même état où je l'avais trouvée le premier jour : couverte de poussière, sous un tas de vieilles ferrailles, dans un hangar abandonné.

Un électricien obscur, ne connaissant que son devoir, avait cependant déjà remplacé les fils d'allumage. Le mois suivant, il y eut même quatre bougies neuves, délibérément vissées dans les quatre bornes kilométriques des cylindres ; puis, ce furent les premiers jours de l'été. Les routes s'encombraient de touristes, les ate-

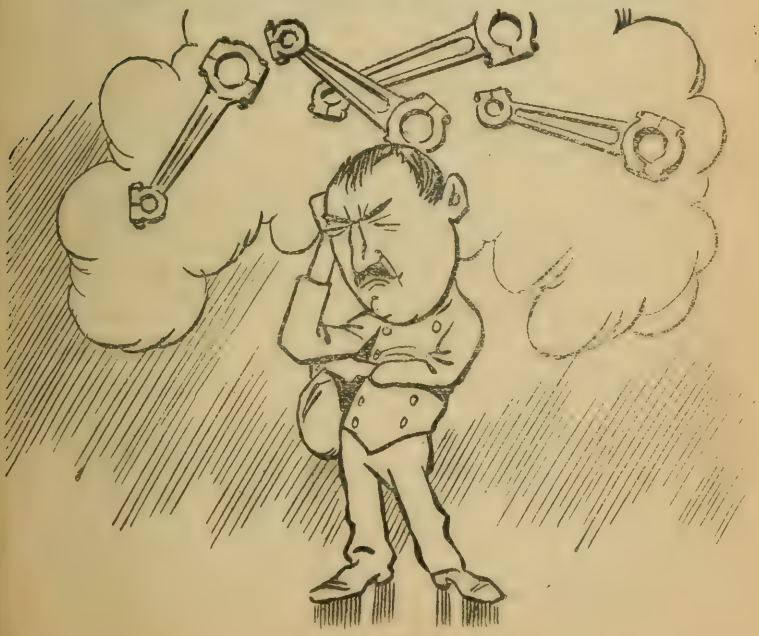


liers se vidaient peu à peu, le temps était splendide et je passais des matinées, seul, à l'usine, à contempler admirativement le fil de retour à la masse qui avait complété d'une façon définitive le savant travail de l'électricien.

Ce fut alors que l'on se décida, en vertu d'ordres mystérieux, à enlever la carrosserie. Cette carrosserie se composait, du reste, d'une caisse à bidons d'essence vide, retenue sur le châssis par de fortes cordes et deux serre-joints métalliques. On enleva également deux planches de fortune, les balais et les plumeaux, sans qu'il fut possible de savoir au juste si ces ustensiles de ménage faisaient partie de la carrosserie ou appartenaient au concierge de l'usine. Ce fut alors que le châssis apparut, tel qu'il était, avec un longeron nettement fendu. Et ce furent de nouveaux conciliabules.

Le cas était grave. Le châssis, en effet, avait été construit d'une seule pièce en tubes. On sait que le châssis en tubes est plus léger, plus résistant. On sait également, malheureusement, qu'il est difficile d'en refaire une brasure sans compromettre toutes les autres. Certains spécialistes, consultés, déclarèrent que l'opération était possible; d'autres conseillèrent de mettre une simple éclisse. On ajourna la solution de ce redoutable problème et l'on s'occupa tout aussitôt du moteur.

Un jeune pointeau, spécialement réquisitionné, alla



chercher dans un bloc huileux quelques litres d'eau de source que l'on versa dans le radiateur. Aussitôt de multiples jets, à la manière des grandes eaux de Versailles, jaillirent du capot. Le pointeau cessa d'abreuver le monstre et l'on décida que la canalisation était à revoir.

Ce furent encore de beaux jours d'été, fertiles en joies sans mélange. Un jour, c'était un nouveau raccord en caoutchouc qu'enserraient deux bagues métalliques ; une autre fois une soudure récente révélait l'intelligente intervention d'une main humaine. Bientôt il n'y eut plus qu'une seule fuite, le long du cylindre. On l'attribua tout d'abord à un raccord mal fait ; les morceaux de papier gras tachés de céruse jonchèrent le sol ; rien n'y fit. Une source ferrugineuse était là. Avec optimisme, je pensai tout d'abord à créer un casino et une station thermale pour l'exploiter, mais l'optimisme ayant des bornes, il fallut bien constater qu'il s'agissait tout simplement d'un cylindre fendu. Mais... qu'importe ! Tout le monde le sait : cela arrive souvent dans les voitures de course ; il suffirait de remettre de l'eau ; on verrait bien plus tard.

C'est alors qu'un homme hardi : un contremaître des essais, je crois, émit cette idée invraisemblable que l'on pourrait mettre cinq litres d'essence dans le réservoir et voir *si ça tournait*. J'avoue que j'avais pensé à tout depuis des mois sauf à la mise en marche possible de la voiture. Quelques joueurs d'orgue de barbarie

furent requis qui, pendant de longues heures, tournèrent silencieusement la manivelle rouillée, mais sans résultat.

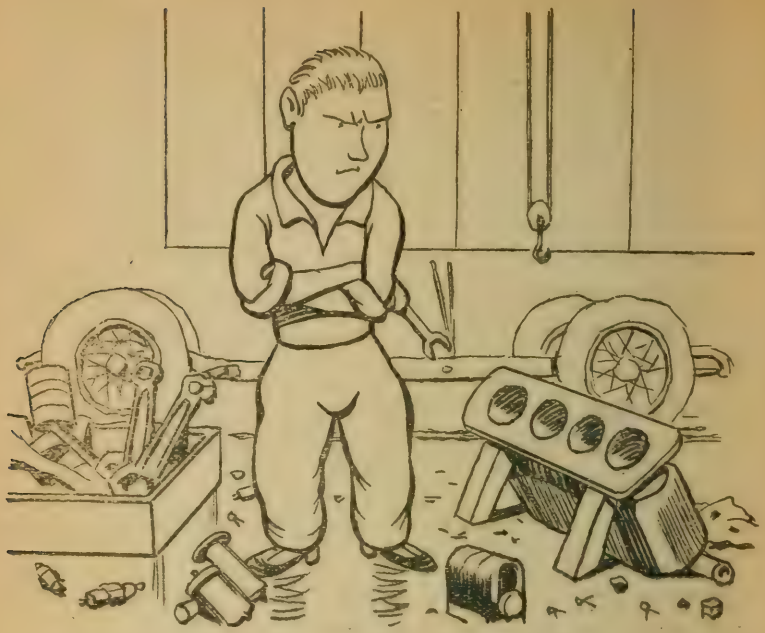
Le lendemain, lorsque j'arrivai, je trouvai des gens consternés. Le matin, paraît-il, le moteur s'était décidé à partir. Seulement, il y avait quelque chose (dix fois rien) qui étonnait tout le monde : dès que le moteur était en marche, les oscillations sur les ressorts devenaient inquiétantes, puis, au premier raté, toute la voiture, d'un seul coup, se couchait sur le côté, comme un âne vicieux. Trois fois de suite, le fait s'était produit ; la foule assemblée regardait avec stupeur cette voiture étrange et rétive.

Il y avait évidemment quelque chose là-dessous ; en tous cas on ne pouvait décemment circuler, surtout aux environs de Paris, avec une voiture qui, à chaque raté, se retournait sur le dos, en agitant les roues.

Des spécialistes, consultés, parlèrent de moteur mal équilibré, d'arbre-manivelle décalé, de ressorts trop faibles ; on décida que le moteur serait démonté et remis au banc d'essai. Je le vis, ce jour-là, pour la dernière fois.

* * *

L'automne arrivait, les feuilles commençaient à tomber ; je retournais mélancoliquement dans l'atelier, où, seuls, restaient abandonnés : le cadre du châssis en tubes, quelques canalisations bâillant inactives et, au-



dessous, les quatre roues en hémicycle et en fil de fer toujours aplaties.

Le chef de la carrosserie eut pitié de moi : « Pendant qu'on s'occupe du moteur, me dit-il, on pourrait toujours enlever les roues, cela serait toujours autant de fait. »

Et les roues disparurent.

Maintenant il ne restait plus, par terre, de MA VOITURE DE COURSE, qu'un cadre en tubes rouillés, avec une étiquette retenue par une forte ficelle et qui affir-

mait une fois de plus mes droits de propriété et la nécessité de quelques réparations urgentes.

Dans l'usine, je n'osais plus moi-même parler de ma voiture ; on détournait volontiers la conversation. Je sentais que la réparation n'allait pas toute seule, que *ça serait long*, pour employer la forte expression du dernier chef de service qui m'en parla. L'hiver vint, avec ses occupations ; puis l'été.....

XIII

LES USINES FAGE

METTONS, si vous le voulez bien, qu'ils s'appelaient les frères Fage et qu'ils fabriquaient des automobiles à Neuilly.

Ce fut donc aux frères Fage que je m'adressai pour faire construire une bonne voiture de tourisme lorsque j'eus acquis la navrante, mais définitive conviction que les quatre tringles de fer qui représentaient *ma voiture de course* ne pourraient jamais se déplacer sur les routes de France sans le secours d'une autre voiture. Et puis, tout ce que j'avais raconté, concernant les plaisirs de la voiture de course, durant de longs séjours faits dans les ateliers m'avait suffi. Il me semblait que j'avais épuisé tous les plaisirs possibles de la fameuse voiture de Redouté, et maintenant que j'avais échappé aux pires dangers de la course, je pensais qu'il était temps de devenir sage.

Après tout, une bonne voiture de tourisme, avec un

fort moteur et une carrosserie confortable, cela permettait d'entreprendre de longs voyages agréables, de ne pas se trouver toujours seul au hasard des routes, avec un tout petit mécano réduit à quarante kilos pour la moyenne.

Et qui, mieux que les frères Fage, je vous le demande, pouvait me construire une sérieuse voiture de tourisme, basée sur les données irréfutables de l'expérience ?

Les frères Fage avaient, en effet, ceci de particulier

qu'ils passaient toutes leurs journées sur route et que c'était sur route, exclusivement, qu'ils construisaient leurs voitures. Ils avaient bien une usine à Neuilly, mais c'était plutôt un garage formant également maison d'habitation. On en partait, on y revenait parfois, on ne séjournait jamais dans l'usine.

Cela tenait peut-être, je l'ai deviné, à certaines inquiétudes qu'éprouvaient les frères Fage relativement à d'absurdes saisies toujours possibles. Quoi qu'il en soit, le système avait du bon : lorsqu'une voiture ne marchait pas, on la poussait dehors, coûte que coûte, on la réparait au coin de la rue ou, si la panne était moins importante, l'atelier pouvait se transporter jusque dans une avenue déserte de Neuilly, voire au delà du monument de la Défense Nationale. Ce système avait de grands avantages ; tout d'abord, il permettait à l'équipe de la maison de s'installer à proximité d'un bistro, ressource qui manque trop souvent dans les grandes usines modernes. Cela supprimerait également tout nettoyage fastidieux de l'atelier. Nous avons, Dieu merci, assez de kilomètres de route en France pour qu'il soit toujours possible de trouver un endroit propre pour se coucher sous une voiture ; lorsqu'un emplacement était souillé d'huile noire ou de graisse consistante, il suffisait d'aller un peu plus loin pour trouver un atelier remis à neuf. Il y avait bien les jours de pluie, mais la maison Fage connaissait fort heureusement les innombrables ponts de chemin de fer construits par la Compagnie de l'Ouest

aux environs de Paris et l'on trouvait toujours un bon endroit, bien abrité, pour travailler.

Ce système donnait aux ouvriers de l'usine Fage une gaieté et un entrain que l'on eût trouvés difficilement dans les ateliers des autres constructeurs. Toujours sur la route, toujours au grand air ou chez les marchands

de vins, les ouvriers de l'usine Fage ressemblaient à une troupe de hardis bohémiens épris de tourisme et de sport, rêvant d'espaces libres et d'interminables randonnées.

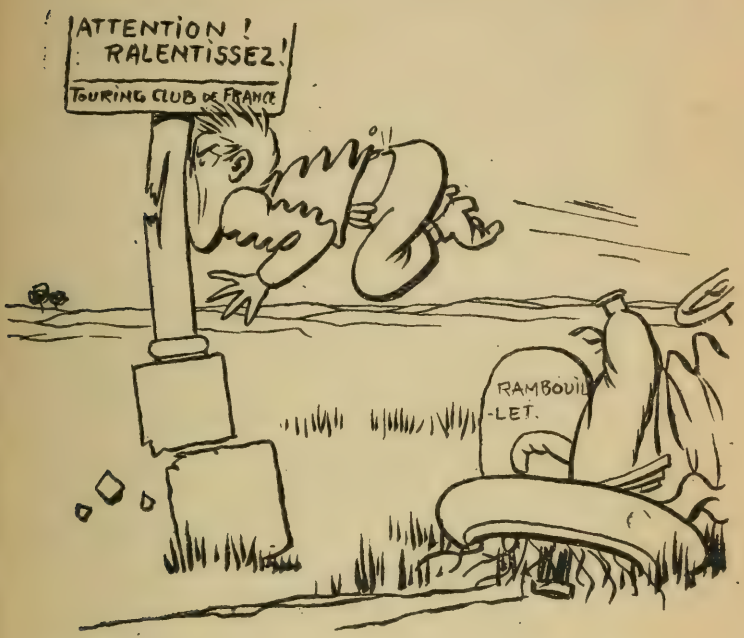
Les frères Fage avaient, du reste, sur ce point, des idées particulières. Ils considéraient leurs ouvriers comme de véritables associés. Ils aimaient à rappeler à tout propos les méthodes américaines dont ils s'inspi-

raient. C'est ainsi qu'ils avaient supprimé la paye, si dégradante, et qui rabaisse l'ouvrier à l'état de machine. Point de paye dans les usines Fage, poussant l'ouvrier à dépenser d'un coup toute sa semaine chez le marchand de vins ; point d'appointements réguliers, abrutissant l'homme et ne lui donnant pas conscience de l'effort collectif qu'il accomplit. Les frères Fage avaient installé dans leur usine la participation aux bénéfices, dans la plus large mesure possible : s'ils faisaient fortune, et ils n'en doutaient pas, ils voulaient que tous leurs ouvriers fussent enrichis du même coup. Leurs ouvriers, c'étaient, pour eux, des associés, des camarades, des frères ; si l'on réussissait un jour, le Capital n'aurait pas un sou de plus à toucher que le Travail.

En attendant, comme les bénéfices se trouvaient absorbés par d'indispensables amortissements, les ouvriers avaient toute latitude pour se procurer comme ils l'entendaient les ressources nécessaires à la vie, particulièrement en s'adressant aux clients de l'usine et ces clients étaient, il faut le reconnaître, fort nombreux.

Toute le monde le sait, en effet, lorsque l'on fait de l'automobile, c'est pour se distraire et l'on ne se distrait bien que lorsqu'on a affaire à des vendeurs agréables. Lorsque l'on achète une voiture dans une usine triste et organisée commercialement, lorsque tout fonctionne bien, dès le premier jour, on se trouve en quelques heures abandonné avec sa voiture, sur la route

et l'on ne sait plus que faire. Les heures joyeuses sont celles que l'on passe à l'atelier, à attendre une réparation, à parler de prouesses accomplies, à rappeler les



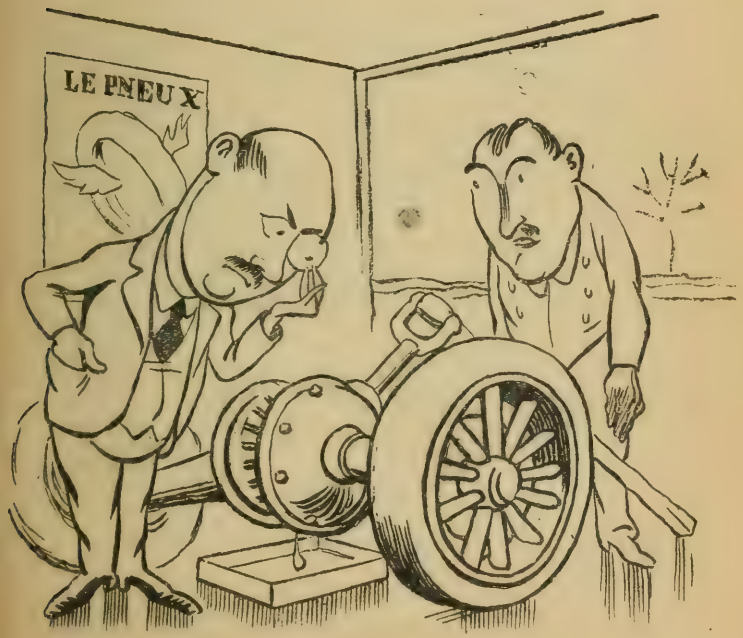
voyages lointains que l'on a effectués uniquement pour les raconter ensuite. A l'usine Fage et surtout dans ses ateliers suburbains, on pouvait bavarder pendant des heures, car la voiture n'était jamais prête.

La maison Fage se recommandait cependant par la grande variété de ses modèles. A bien prendre, il n'y

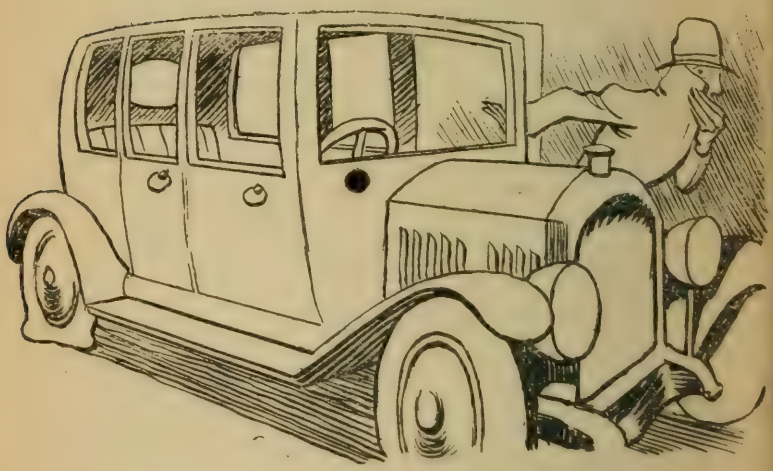
avait pas, dans l'usine, deux voitures semblables. Contrairement à ce que peuvent penser les techniciens, cette grande variété de modèles ne nécessitait pas un outillage formidable et compliqué. C'est tout au plus si, dans un coin du garage, qui servait d'usine mère, se trouvait un petit établi armé d'une perceuse et d'un tour ; il y avait aussi quelques outils indispensables, une pince à gaz, un marteau, des goupilles, des écrous de toutes les formes, recouverts de peintures de couleurs différentes. Accrochés au mur, enfin, ou posés sur le sol, on découvrait une variété véritablement impressionnante de phares aplatis, de pneumatiques dont les semelles bâillaient au soleil ; il y avait enfin de nombreux bidons d'essence vides, quelques caisses à essence munies de clous et de cordes pour servir de carrosseries d'essai ; il y avait même, chose impressionnante, dans le fond du garage, une splendide berline à conduite intérieure dont le moteur, sans doute en réparation depuis quelques années, était représenté par quelques tubes de circulation d'eau et qui servait d'armoire pour loger les chiffons gras de l'atelier et les vêtements du personnel.

En vérité, si la maison Fage avait en circulation de nombreuses voitures, de modèles différents, c'est que ses directeurs avaient préféré acheter des voitures d'occasion qu'ils revendaient ensuite en faisant placer sur le capot leur marque personnelle de fabrique. Cela donnait aux clients la faculté de choisir, cela permettait aussi aux frères Fage d'avoir à leur disposition tous les

modèles, tous les systèmes et de montrer une infinie souplesse en présence de toutes les exigences de leur clientèle. J'ajoute enfin que si les frères Fage avaient toujours d'innombrables voitures en circulation, à la disposition de nouveaux clients, c'est que ces voitures étaient précisément celles qu'ils avaient vendues et qu'on leur avait ramenées pour effectuer quelques réparations. Les réparations se prolongeaient ainsi quelquefois un ou deux ans, mais chaque client ne s'en plaignait jamais, car on lui donnait, *en attendant*, la voiture d'un



autre client qu'il ne connaissait pas et il se montrait hypocritement enchanté d'user ainsi pendant des mois une voiture qui n'était pas à lui. Et comme chaque client de son côté faisait faire, en cours d'excursion, les réparations indispensables, toutes les voitures rentraient, en fin de compte, à l'usine en bon état de marche. C'est ainsi que sans avoir engagé aucune dépense, l'usine Fage pouvait rendre à chaque client enchanté, sa voiture en bon état et lui présenter la facture des réparations effectuées.



XIV

LE GOUJON

Les autos Fage se distinguaient, je l'ai dit, par leur grande variété de modèles. Toutes, cependant, comportaient de bonnes carrosseries, en ordre de marche. On sentait que *l'on faisait de la route* à l'usine et que l'on avait affaire à des gens d'expérience. Au point de vue mécanique, une seule chose caractérisait la marque, un détail de construction que mentionnaient tous les catalogues : *Suppression des commandes.* Cela ne voulait pas dire, comme pourraient le penser des gens mal intentionnés, que l'on n'achetait jamais d'autos Fage, cela indiquait seulement que les voitures de la marque n'étaient pas encombrées de commandes inutiles. On attendait tout de l'habileté et du savoir-faire du conducteur.

C'est ainsi que, pour couper l'allumage, il était sou-

vent nécessaire d'arrêter, de descendre, d'ouvrir le capot et de manœuvrer le petit levier de la magnéto.

Dans d'autres voitures, l'admission d'air se réglait à la main. Dans d'autres, il était bon d'être aidé par un habile mécanicien couché sous la voiture lorsque l'on voulait emprunter, fût-ce à crédit, la marche arrière. Pour de bons conducteurs, cela est préférable. Rien n'est plus insupportable, en effet, que ces voitures modernes, trop machinées, où l'on débraye quand on freine, où un coup de trompe électrique se fait entendre lorsque l'on débraye. Pour un peu, la portière s'ouvrirait en cas de freinage brusque pour permettre aux voyageurs de se sauver. Rien de tout cela dans les autos Fage. La plus extrême simplicité. De là, aussi, une entente perpétuellement cordiale entre le conducteur et son voisin.

* * *

C'était particulièrement M. Sagoin qui était chargé de démontrer aux clients les avantages d'une voiture à vendre. M. Sagoin, lorsque la voiture n'avançait pas, savait conter de délicieuses histoires et, toujours, il donnait l'impression de ralentir exprès. On ne s'entend pas lorsque l'on va trop vite et puis... rien n'est plus agréable que de marcher lentement, quand on sait que l'on a une grosse voiture qui peut, au besoin, faire du cent à l'heure. Tantôt, il s'arrêtait pour faire admirer un coin de paysage, tantôt également pour allumer une

cigarette et c'était généralement à ce moment précis que le moteur calait. M. Sagoin savait, au surplus, distraire les voyageurs en leur réclamant, avec un fort accent méridional, quelques petits services mécaniques. Tantôt il leur demandait de mettre *un peu d'éclairage* en réglant de telle ou telle façon le vieux trembleur qui, à force d'en avoir vu de toutes les couleurs, ne tremblait plus ; tantôt, il réclamait de leur bienveillance *un peu de sauce* lorsqu'un graisseur *coup de poing* n'avait pas encaissé depuis longtemps.

C'est avec M. Sagoin que je fis le premier l'essai d'un splendide double-phaéton qui, appartenant à un client de l'usine, était naturellement à vendre.

La première sortie ne fut pas des plus concluantes, je dois le reconnaître. On s'était sans doute trop pressé pour partir. J'avais fourni en hâte les fonds nécessaires pour que le jeune Ernest, le petit mécano de l'usine, allât chercher cinq litres d'essence chez un épicier voisin Ce fut le même Ernest qui, bousculé par M. Sagoin, mit en hâte de l'eau dans le radiateur. Nous partîmes et, dès les premiers kilomètres, malgré le soleil éclatant et un ciel sans nuages, une pluie fine commença à nous aveugler.

— C'est l'bouchon du radiateur qu'est mal serré, déclara M. Sagoin.

Il stoppa, mais je constatai que mon compagnon, sans se plaindre, s'était horriblement brûlé la main en resserrant ledit bouchon.

Dix minutes après, un violent jet de vapeur fusant à quelques centimètres de la marque Fage, M. Sagoin ajouta :

— C'est sûrement un frein qui serre... Vaut mieux rentrer à l'atelier.

Si la sudation régénère l'homme, ainsi que l'affirment les établissements hydrothérapiques, il n'en est pas de même des voitures. Arrêtée au milieu de la cour de l'usine, l'auto Fage crachait, mugissait, s'oubliait sous elle avec des coups au cœur... la pauvre bête avait

évidemment très chaud et le haut personnel, consulté, se perdit en conjectures.

Seul, le jeune Ernest émit timidement cette idée absurde :

— Ça doit être un goujon.

Pour toute réponse, il reçut une giffle sonore du directeur technique et, après avoir pris du large, il se contenta de répéter en geignant :

— J'vous dis, moi, que c'est un goujon.

Tout d'abord, on n'attacha aucune importance à ces paroles puériles, mais, à la longue, il y eut un mouvement d'opinion favorable à cette thèse. Après tout, c'était peut-être vrai ? Un des goujons chargés de retenir les segments du piston frottait sans doute sur les parois du cylindre, grippant ainsi le moteur. On avait vu des choses plus extraordinaires, et l'on résolut carrément de démonter le moteur.

La journée se passa ainsi. Vers cinq heures du soir, les quatre cylindres avaient poliment retiré leurs chapeaux et on ne voyait plus, dans le capot désert, que les quatre champignons brillants des quatre pistons poussant mélancoliquement à l'air libre. Rien d'anormal... tous les goujons étaient bien en place. Tout ce travail paraissait inutile. Seul, le jeune Ernest ricanait méchamment, hors de portée des techniciens et répétait stupidement :

— Je vous dis, moi, que c'est un goujon.

A la fin, on ne s'occupa plus de cet enfant arriéré et

on commença à remonter le moteur. Ce fut alors qu'en défaisant un tuyau de circulation d'eau mal ajusté, un corps insolite et brillant attira l'attention du monteur. Avec un tournevis, ce corps étrange fut extrait du tuyau. Il était dur, élastique cependant. C'etait comme un morceau de caoutchouc qui aurait eu la forme d'un poisson et qui se trouvait engagé juste à l'endroit où le tuyau d'eau aboutissait à la pompe. Nouvelle réunion du personnel technique, stupéfait, tandis que le jeune Ernest, toujours geignant et rancunier, répétait avec rage :

— J'vous disais bien, moi, que c'était un goujon.

Et comme en présence de la matérialité des faits, il fallait bien se rendre à l'évidence, le jeune Ernest, entouré maintenant de la considération générale, expliqua :

— Dame, aussi, c'est le concierge qui fourre toujours sa pêche dans l'arrosoir. Alors, dame, quand on est pressé pour mettre de l'eau ça peut arriver qu'un goujon passe dans l'radiateur !

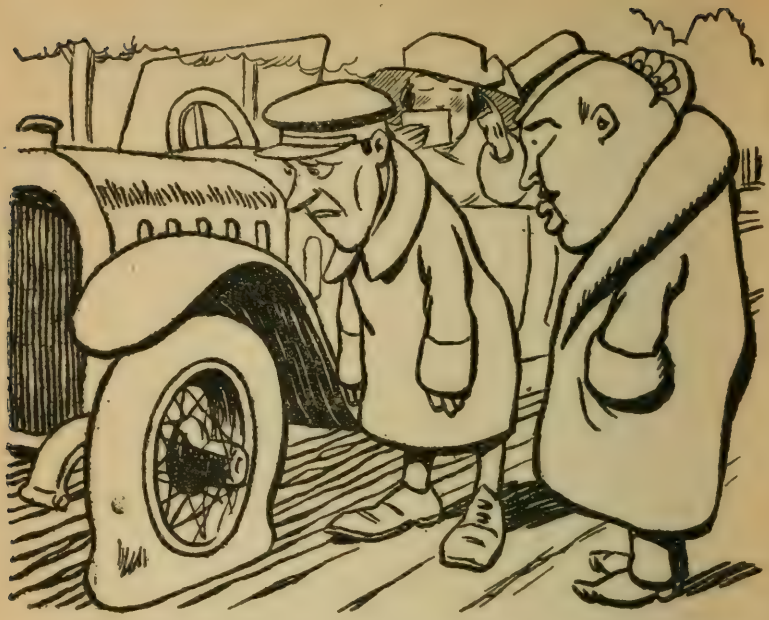
Ce jour-là, nous ne poursuivîmes pas nos essais plus avant...

XV

C'EST DIX FOIS RIEN

PUISQ'IL est entendu définitivement que vous allez acheter une voiture de la marque, me dit M. Fage lui-même, voulez-vous essayer notre modèle de grand tourisme ? Nous ne sommes pas de ces maisons qui empêchent le client de se rendre compte de ce qu'il achète par lui-même ; au contraire. Roulez autant que cela vous fera plaisir avec mes voitures, essayez-les en côte, en vitesse ; plus vous les essaierez et plus je serai content.

L'invitation était, on en conviendra, véritablement charmante. Quand on songe aux difficultés que font les grandes maisons pour permettre d'essayer un châssis dans la cour même de l'usine, on comprend tout aussitôt le succès de marques, moins connues peut-être, mais qui, dirigées par de gais compagnons, aimables et prévenants, connaissent bientôt une juste prospérité.



— Justement, poursuivit M. Fage, le prince Katastroff vient de nous laisser sa voiture en garde pour quelque temps. Il faut l'essayer pour mettre quelques petites bricoles au point. Voulez-vous venir avec nous faire quelques centaines de kilomètres ? Nous irons, si vous le voulez bien, jusqu'à Boulogne-sur-Mer, et nous reviendrons ce soir ou demain matin.

Je fus tout d'abord quelque peu étonné, car j'avais entendu effectivement le prince Katastroff qui, en se retirant au moment où j'arrivais à l'usine, avait bien recommandé que l'on remît sa voiture en état, que l'on

posât des pneus neufs et que l'on démontât le changement de vitesse pour voir ce qu'il y avait dedans.

Je me rappelai fort à propos que l'usine Fage n'avait en somme aucun atelier de réparation fixe et que c'était sur route que s'effectuaient tous ses travaux. Evidemment, nous risquions bien de rester en panne, mais l'invitation était si gentiment faite qu'il était impossible de la refuser.

Ce fut ainsi que nous partîmes en trombe pour Boulogne-sur-Mer, saluant l'usine de cent un coups de canon, sans compter les autres, M. Fage ayant constaté que deux pattes d'attache manquaient au silencieux et qu'il valait mieux le laisser à l'usine que le semer sur la route.

L'effet, dans la traversée de Bezons, de Maisons-Laffitte et de Pontoise, fut magnifique. On eût dit que toutes les villes étaient en fête et que nous voyagions le jour du 14 juillet. Au surplus, M. Fage, qui était du Midi, couvrait l'échappement libre de ses accents joyeux et sa façon d'interpeller les chiens, les canards et les poteaux indicateurs nous remplissait de joie.

A partir de Méru, notre orchestre automobile fit une nouvelle recrue. On entendit dans le capot un bruit qui imitait à s'y méprendre celui d'un gros chien de montagne mangeant sa soupe. Nous avions bien manqué écraser un chien dans la traversée de Pontoise, mais tout de même ce ne pouvait être lui. Jamais un aussi gros chien ne fût passé par les fentes du radia-

teur ; au surplus, même en admettant que ce fut l'heure de son déjeuner, il n'eût trouvé aucun plaisir à lécher l'huile du carter. Chose plus inquiétante, chaque fois que le chien mangeait sa soupe, nous ressentions de terribles à-coups dans la marche, de ces temps d'arrêt que proscrit avec tant de raison l'*Ecole du soldat.*

Bientôt, la voiture, comme une vieille grenouille mécanique que l'on a oublié de remonter, fit quelques derniers sauts de carpe dans une petite côte pour s'arrêter définitivement, le poids du châssis reposant en

équilibre sur un dernier piston impuissant, et, n'y tenant plus, nous allâmes ouvrir la niche pour voir ce qui se passait dedans.

M. Fage, en sa qualité de constructeur, plongea le premier dans le capot, comme le dompteur entre dans la cage, et jeta au divers organes mécaniques étalés devant lui un coup d'œil sévère ; puis, sans mot dire, avec un sourire de triomphe, il se retourna vers nous, nous désignant simplement, d'une main indulgente, le carburateur. Comme personne ne bougeait, il consentit à proférer quelques syllabes protectrices :

— Là, vous ne voyez pas ? Soupape automatique... le ressort ?

C'était, en effet, le ressort à boudin de la vieille prise d'air automatique qui s'était insidieusement séparé en deux saucissons distincts. Trouver un ressort de prise d'air automatique en plein champ, cela n'était pas impossible sur une route fréquentée par les automobilistes, mais, ce jour-là, nous n'eûmes point cette chance.

Heureusement, M. Fage était là et rien n'arrêtait M. Fage :

— Qu'est-ce qu'il y a dans le coffre ? interrogea-t-il en souriant.

On se précipita, mais on ne trouva qu'une vieille lanterne arrière défoncée et un rouleau de chatterton.

— Donnez-moi le chatterton ! commanda M. Fage, avec l'autorité d'un prestidigitateur, et, en moins de cinq minutes, avec des rubans noirs collés à la prise

d'air automatique, comme des cordons funèbres et limitant sa course dans les deux sens, M. Fage nous assura :

— Vous allez voir que ça marchera aussi bien comme ça. Les automobiles, mais monsieur, je les ferai marcher avec un siphon d'eau de seltz. Jamais, monsieur, je ne suis resté en panne.

Le fait est que,à la surprise générale, l'auto repartit et la longue descente du bois de Mole fut accomplie avec une virtuosité qui démontrait définitivement la supériorité du chatterton sur les ressorts à boudin.

Malheureusement, une fois la descente achevée, le vilain chien, qui décidément était enragé, se mit à japper de nouveau, à glousser comme une poule. Le moteur râla, toussa, s'étouffa, cracha deux ratés et se buta comme un âne sur ses quatre cylindres. Nouvelle inspection de la niche, nouveau sourire de M. Fage.

— C'est dix fois rien, nous dit-il, l'essence a décollé le chatterton, nous allons fabriquer un ressort à boudin !

Nous regardâmes à nouveau avec étonnement le prestidigitateur. Une fois de plus, il fit merveille. Armé de pinces, il se dirigea délibérément vers la clôture d'un pré où paissaient d'humbles moutons, coupa vingt centimètres de ronce artificielle, rejeta les étoiles inutiles, conserva le fil de fer, qu'il enroula délibérément autour de son doigt. Dix minutes après, le ressort à

boudin en fil de fer était en place et la voiture repartit.

Cette fois, tout alla convenablement. Le chien était à peu près muselé et c'est tout au plus si nous constatâmes que la force de la voiture diminuait un peu au fur et à

mesure que le fil de fer perdait de ses fragiles qualités d'élasticité.

Seul, un souffle chaud nous venait du radiateur, et lorsque l'employé de l'octroi de Beauvais s'avança,

découragé, pour faire semblant d'inspecter l'auto, un joyeux geyser jaillit à ce moment précis à l'avant de la voiture, transformant le capot en une petite Islande qui ne manquait pas d'Hécla.

Celui-ci, du reste, rejeta bientôt le bouchon du radiateur qui, après avoir décrit une courbe élégante dans l'atmosphère, retomba avec un bruit sonore sur le pavé.

— C'est dix fois rien, me dit M. Fage, donnez-moi votre mouchoir, nous allons boucher le radiateur pour ne pas recevoir d'eau dans la... figure.

J'étais, je dois le dire, infiniment touché par toute la peine que se donnait M. Fage. Je comprenais que j'étais responsable, en quelque mesure, des incidents de la promenade, et je crus juste d'inviter tout le monde à déjeuner à Beauvais. M. Fage accepta sans se faire prier, et, comme j'émettais la prétention de participer aux pertes, M. Fage, très gentiment, accepta.

— Si vous voulez, me dit-il, pendant que l'on apprêtera le déjeuner, nous allons aller au garage. On fera arranger tout cela. Si même cela vous amuse de prendre le volant, le voici.

Je pris le volant, et, tout aussitôt après, sur le pavé de Beauvais, en signe d'allégresse, un formidable coup de canon retentit.

— Ça, me dit M. Fage doucement, c'est un pneu arrière. Pour ne pas charger la voiture, je vais descendre. Continuez jusqu'au garage. Je vais prévenir à l'hô-

tel pour qu'on ne presse pas trop le déjeuner. Vous nous rejoindrez quand tout sera fini.

* * *

— Je dois le reconnaître en toute sincérité, les conditions que l'on me fit au garage furent des plus honnêtes. Le pneumatique ne me fut compté qu'au prix du catalogue ; la réparation me fut portée sur la facture au prix normal et le déjeuner n'excéda pas mes prévisions. Moyennant quatre cent cinquante francs, ce qui était en somme modeste pour une voiture de cette importance, tout fut remis en place et nous pûmes continuer notre voyage vers Boulogne-sur-Mer.

— Je reprends le volant, me dit aimablement, au départ, M. Fage. Au train où vous y allez quand vous conduisez, vous pourriez éclater un nouveau pneu. Vous êtes mon invité et je ne veux pas vous imposer des frais supplémentaires.

XVI

LES JOIES DU TOURISME

Au début, tout alla bien. La maison Fage avait convenablement déjeuné et sa gaieté me tenait lieu d'aliment. M. Fage, en tant que conducteur, n'ignorait rien des joies de la route. Il savait, mieux que personne, faire une habile embardée, effleurer seulement de l'aile un chien trop long à se déranger et c'était merveille que d'entendre derrière la voiture les différents chefs de service imiter à ce moment-là les cris d'un chien qu'on écrase.

M. Fage aimait aussi, en cours de route, à donner des leçons de circulation et de savoir-vivre aux paysans réfractaires. C'est ainsi qu'après quelques appels de trompe inutiles, lorsqu'il constatait qu'un lourd fardier ou une immense charrette de foin refusait de prendre sa droite pour le laisser passer, brusquement, il s'arrêtait au beau milieu de la route, descendait et se mettait à

examiner avec un soin minutieux la manivelle de mise en marche. Le charretier, qui se rapprochait, conduisant ses six chevaux, commençait à pousser à son tour quelques cris d'appel. C'est à ce moment-là que M. Fage considérait avec une attention soutenue la boue amassée sous les ailes. Il se mettait généralement à la gratter minutieusement avec un levier de démontage, tandis que la lourde charrette, au risque de se renverser, était obligée d'aller passer dans les bas-côtés ou sur des tas de cailloux...

Chacun son tour, n'est-ce pas, d'être ennuyé ?

M. Fage n'avait qu'une déplorable habitude, celle de vouloir montrer son adresse en tirant à la cible dans les plaques indicatrices avec un revolver de précision, pendant qu'il conduisait. Chaque fois qu'il reconnaissait un vieux poteau familier, il tirait dedans et, de joie sans doute, l'automobile allait faire un petit tour sur l'herbe des bas-côtés. Cela remplaçait avantageusement les émotions du toboggan ou des montagnes russes. Mais, je le répète, M. Fage était un constructeur bon enfant et on ne pouvait décemment lui savoir mauvais gré de ses exubérances méridionales.

Ce jour-là, cependant, quelque temps après avoir dépassé Beauvais, son agitation devint exceptionnelle. M. Fage, évidemment, attendait quelque chose. Je compris bientôt que c'était Marseille-le-Petit. M. Fage, en sa qualité de Marseillais, ne pouvait souffrir qu'il y eût en Picardie une ridicule contrefaçon de sa ville natale et nous le vîmes avec angoisse recharger soigneusement son revolver. Bientôt, il ralentit : il attendait avec impatience les bornes et les poteaux portant le nom de *Marseille-le-Petit*. Ils furent salués par une grêle de projectiles. Fort heureusement, les bandits en automobile étaient encore inconnus à cette époque lointaine et cette fusillade un peu inquiétante n'attira l'attention de personne. Du reste, M. Fage, la conscience soulagée, avait remis en place son revolver.

Bientôt, nous fûmes à Grandvilliers où, sur la place, près de l'abreuvoir, se trouve le classique embranchement des routes nationales : à gauche, Aumale et Le Tréport ; à droite, Boulogne-sur-Mer.

Tout allait merveilleusement lorsque, dans la montée qui suit Grandvilliers, M. Fage s'avisa, ce qui était bien son droit, de vouloir changer de vitesse. Un sinistre bruit de loterie se fit entendre. Instinctivement, nous regardâmes autour de nous pour savoir qui avait gagné le lapin ou le macaron. Mais cette première fois, personne n'avait gagné. M. Fage risqua encore un tour de loterie, ne gagna rien et la voiture, languissamment mourante, s'arrêta dans la montée, gentiment débrayée.

— C'est dix fois rien, dit M. Fage. C'est les vitesses qui se prennent mal.

En un tour de main, l'équipe des *chefs de service* démonta le plancher. La route, instantanément couverte de planches, n'eut plus rien à envier à la plage de Trouville. On vit des coudes émerger du châssis, des poignets couverts de cambouis s'agiter désespérément en l'air, terminés par une clef anglaise... On remonta dans la voiture, on essaya d'embrayer. La loterie se transforma en rage de dents, mais sans résultat. A la fin, un chef de service déclara :

— J'vas vous dire, m'sieur Fage, faudrait mieux pousser la voiture, une fois qu'elle serait embrayée, ça serait moins emmiellant pour la mettre en marche...

— « C'est dix fois rien », dit M. Fage, vous n'avez qu'à pousser derrière, moi je vais prendre le volant !

Cet effort athlétique fut du reste couronné du plus franc succès. La voiture partit même si vite que nous restâmes sur place, tandis que M. Fage terminait la montée.

Le paisible piéton vêtu d'un simple alpaga ignorera toujours combien il est pénible de faire deux kilomètres de montée à pied, sous un soleil de plomb, après déjeuner, lorsque l'on est vêtu d'une peau de bique.

Nous connûmes cette tristesse. Elle fut aggravée d'un kilomètre supplémentaire parcouru sur le plat. M. Fage ayant eu l'admirable prudence de n'arrêter la voiture que dans la première descente qu'il avait rencontrée. Comme cela, au moins, la voiture pouvait repartir toute seule.

Une demi-heure plus tard, nous dans un bain de sueur et M. Fage fumant philosophiquement une cigarette dans son baquet, nous pûmes repartir.

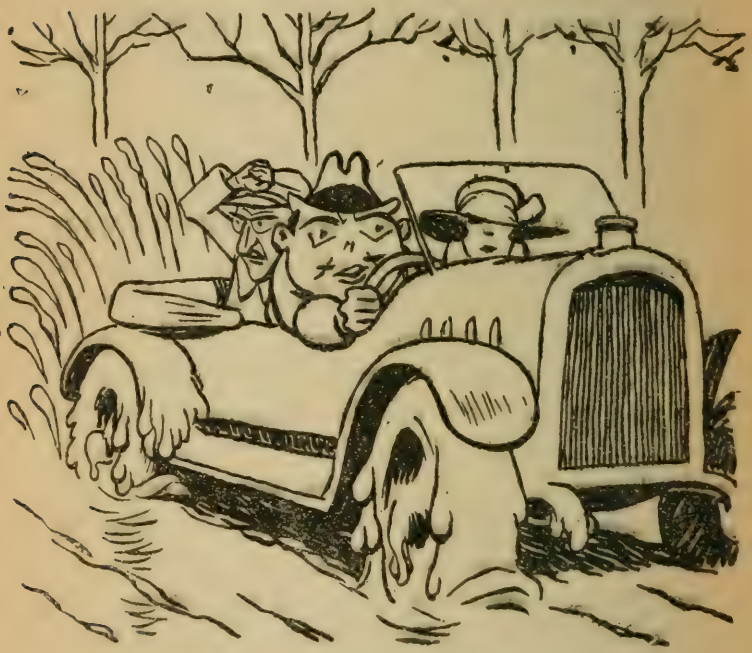
* * *

Ce que vous ne pouvez pas imaginer, c'est le nombre de petites montées courtes et capables de faire caler un moteur que l'administration des ponts et chaussées oublia sur la route de Boulogne-sur-Mer. Toutes les dix minutes, après une attaque en vitesse désespérée de la montée, la voiture calait. M. Fage prononçait les fatidiques paroles : « C'est dix fois rien », et, après avoir changé de vitesse à la main, nous n'avions plus qu'à soulever sur nos épaules, en montée, la splendide voiture de tourisme du prince Katastroff.

Seulement, comme une première expérience nous avait mis en défiance, c'était une ruée effrénée vers la voiture dès le moment où le moteur donnait signe de vie. Il faudrait le peintre du *Déluge* et du *Jugement dernier* ou celui du *Radeau de la Méduse* pour retracer comme il convient l'aspect de ces malheureux voyageurs cramponnés aux marchepieds, se hissant à la

force des poignets dans le tonneau arrière, crispés à l'idée que la moindre défaillance leur vaudrait quelques kilomètres de route poussiéreuse à faire à pied.

Un peu avant Montreuil-sur-Mer — qui doit son nom à ce fait que la ville est située en pleine terre, en



haut d'une rude montée — M. Fage émit cette constatation irréfutable :

— La nuit.

De fait, le soleil s'était couché depuis longtemps, les

exercices athlétiques retardant considérablement la marche normale d'une voiture automobile.

Lorsque nous eûmes monté la voiture du prince Katastroff sur nos épaules jusqu'en haut de Montreuil, M. Fage émit cette autre constatation mélancolique :

— La pluie !

Vous dire comment se termina la route de Montreuil à Boulogne, cela me serait complètement impossible. Dans l'obscurité, des êtres gluants couverts de boue soulevaient la voiture à chaque montée, d'un geste machinal. De vagues lampions avaient remplacé les lanternes défaillantes. Il fallut la présence d'esprit de M. Fage pour reconnaître à un certain moment que nous étions à Boulogne-sur-Mer et qu'en somme nous étions arrivés.

— Vous le voyez, conclut-il, une route comme ça, c'est dix fois rien ! Et puis, si embêtant que ça soit, vaut encore mieux arriver comme ça en pépères que de se casser la figure sur un tas de cailloux en marchant comme des fous à tombeau ouvert !

XVII

LE SERVICE DES RÉPARATIONS

TOUTEFOIS, lorsque nous nous trouvâmes, dans la nuit et sous la pluie, perdus dans un faubourg de Boulogne-sur-Mer, M. Fage, ses chefs de service, moi-même et la voiture *en réparation* du prince Katastroff, que nous portions depuis Paris sur nos épaules, il y eut un moment de découragement.

M. Fage, avec son autorité habituelle, eut vite fait de mettre les choses au point :

— C'est dix fois rien, dit-il, mais tout de même, n'oublions pas que nous sommes sur la route pour réparer la voiture d'un client. C'est évidemment le changement de vitesse qui est démoli et je n'ai pas l'habitude de rendre à mes clients une voiture en mauvais état. Il faut donc réparer le changement de vitesse et, pour cela, trouver naturellement un mécano. Inutile, ajouta gentiment M. Fage *en me regardant*, de s'adresser à

un grand garage, nous serions estampés. On va trouver un bon petit mécano connaissant bien son affaire et comme cela, ajouta-t-il en me regardant toujours fixement dans les yeux, *cela vous coûtera* moins cher qu'à Beauvais.

Suivant les immortels principes du service en campagne, nous partîmes en éclaireurs dans les rues avoisinantes et, sans nous être donné le mot, nous cherchâmes le mécano rêvé, non point dans les rues qui montaient sur la colline, mais dans celles qui descendaient vers la mer — nous en avions assez de porter la voiture sur nos épaules à chaque montée.

Au bout de quelques minutes, ce fut M. Fage qui poussa dans la nuit des cris de triomphe significatifs. Entre deux chantiers de bois se lisait, peinte à la main sans prétention une pancarte ainsi rédigée :

JEAN CLAUDET
Ancien mécanicien de la Marine
Cycles, automobiles, culture physique et leçons de maintien.

Quelques minutes après, la voiture ayant suivi la pente naturelle qui la conduisait chez son sauveur, nous eûmes le plaisir de faire la connaissance de Jean Claudet. C'était un petit homme bedonnant à qui manquait une jambe, à la suite sans doute de quelque nouveau Trafalgar, mais qui devait, nous l'apprîmes plus tard,

sa fortune à cette particularité. Ayant perdu quinze kilos en deux heures à la suite de son opération et étant muni d'attestations en règle, il avait servi de réclame vivante à un professeur de culture physique, qui, certificats en mains, avait prouvé la rapidité de sa méthode d'amaigrissement grâce à Jean Claudet que personne n'avait jamais vu.

Jean Claudet, pour occuper ses loisirs, avait ouvert un petit magasin de réparations de cycles. Ses débuts avaient été difficiles. Il nous l'expliqua lui-même ; les matelots à qui il louait des bicyclettes ayant pour habitude de remplacer les billes de roulement, qu'ils volaient, par du plomb de chasse. Cette dure expérience commerciale du début avait formé Jean Claudet qui, rappelant ses connaissances mécaniques, était devenu un habile réparateur d'automobiles.

— Voici une voiture, lui dit avec autorité M. Fage, dont le changement de vitesse ne fonctionne plus. Bien que constructeur, je ne vous demande aucune remise personnelle pour le client que je vous amène — et M. Fage me désignait encore d'un geste élégant de la main — mais je compte sur vous pour réparer la voiture à des conditions d'ami.

M. Fage donna encore au mécanicien d'utiles indications, précisant la panne du changement de vitesse, puis, après ce dernier effort héroïque, nous allâmes nous coucher dans le premier hôtel venu.

* * *

Le lendemain, dès l'aube (le soleil se leva, je crois, ce jour-là à midi), nous étions chez l'ancien mécanicien de la marine, qui terminait la réparation et sautillait gentiment autour de la voiture, tel un bilboquet.

— C'est fait, nous dit-il en souriant, vous pouvez essayer la chignolle, je viens de faire un tour avec ; plus besoin d'ascenseur, vous pourriez monter sur un clocher sans changer de vitesse.

Tout en faisant la part de l'exagération possible due à l'enthousiasme, nous dûmes constater que la voiture marchait fort bien.

— Le changement de vitesse ? un pignon décalé ? interrogea M. Fage négligemment, mais avec certitude.

— Un cylindre grippé... répondit modestement le bilboquet humain sans insister autrement.

— C'est ce que je voulais dire, opina M. Fage avec l'air d'un monsieur qui laisse échapper un simple lapsus. Et, par déférence pour ce chef d'usine respectable, nous fîmes tous semblant de n'avoir pas entendu.

— Eh bien ! conclut M. Fage en me regardant avec une insistance gênante, nous n'avons plus qu'à revenir à Paris. Je vais au bureau de tabac et je reviens.

Moyennant une modeste somme de 88 fr. 45 pour les fournitures mécaniques, majorée de 37 fr. 25 pour un nombre d'heures inconnues des indicateurs de chemins de fer, sans compter le plein d'huile, de graisse et d'essence, le bilboquet humain se déclara satisfait. Il

se chargea de mettre la voiture en marche lui-même, sans supplément. Il poussa la politesse jusqu'à enlever adroitement, avec sa jambe de bois, les quelques kilos de boue amassée sous les ailes des roues d'avant. Evidemment, le mécanicien n'oubliait pas l'athlète et toute diminution de poids, même pour une voiture, lui paraissait profitable.

Quelque temps après, nous revîmes avec joie Montreuil-sur-Mer, puis Beauvais. Ce ne fut qu'un jeu pour nous d'arriver avant la nuit à Paris. La voiture du prince Katastroff était décidément remise au point et, suivant l'admirable procédé de l'usine Fage, l'atelier de réparation sur route avait, une fois de plus, merveilleusement fonctionné, sans frais généraux, sans dépenses inutiles, le client payant le client et chacun n'ayant qu'à se louer de l'amabilité et de la promptitude de l'usine.

Comme par hasard, du reste, le prince Katastroff se présenta à l'usine quelques minutes après notre arrivée. Il trouva M. Fage rayonnant.

— Votre voiture est prête, lui dit-il triomphalement, l'atelier de réparation a travaillé pour vous toute la journée d'hier et d'aujourd'hui ; mais c'est fini, vous n'aviez qu'un mauvais pneu, il est remplacé. Vous vous imaginiez que votre changement de vitesse était abîmé, vous aviez tout simplement laissé gripper un cylindre.

Et comme le prince Katastroff demandait sa note, M. Fage se tourna vers moi. Mué en un instant en chef

de la comptabilité, je lui donnai les quelques renseignements techniques qu'il semblait me demander. M. Fage additionna rapidement et conclut :

— C'est 498 fr. 60 exactement que vous me devez. Nous n'avons pas l'habitude, pour les clients, de gagner un sou sur la réparation.

Et quand le prince eut payé, M. Fage lui dit gentiment en me regardant aimablement du coin de l'œil :

— C'est que, voyez-vous, monsieur le prince, nous avons maintenant un atelier de réparations qui peut faire la pige aux plus grandes maisons.

Et, bien qu'indirect, ce compliment me remplit d'orgueil, car, au début de l'automobile, cette complicité, même onéreuse, suffisait à combler de joie le véritable sportsman qui voulait avant toute chose ne pas être confondu avec le premier client venu.

Et puisque je roulais avec les voitures des autres, j'appartenais décidément au véritable monde de l'automobile.

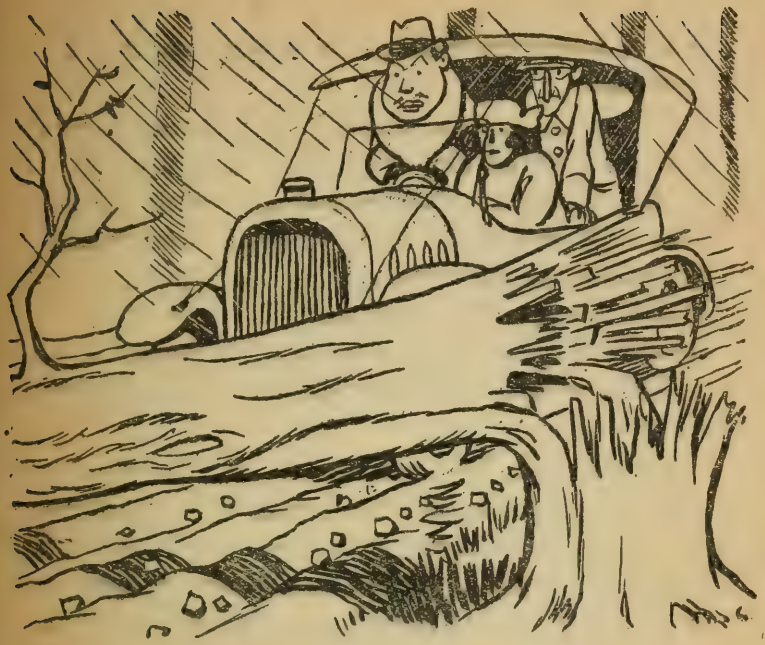
XVIII

SUIVEZ LE GUIDE

L faut avouer, interrompit doucement mon ami Graindas, que nous n'avions pas volé, dans ces temps héroïques, les rudes émotions de la route que nous recherchions au fond par pur amour de l'aventure et de la mécanique.

Nos mœurs, depuis, se sont bien adoucies et je crois bien que notre club des *Sans peur et sans reproche* voit surtout dans l'automobile un instrument commode pour découvrir de bons gites et de gracieux paysages.

Je te confesserai que, pour mon compte, j'ai toujours éprouvé quelque désagrément à rester en panne sous l'orage, loin de tout lieu habité, avec un arbre en travers de la route et un carburateur noyé dont je n'avais aucune envie de tirer rythmiquement la langue pour le rappeler à la vie.



J'ai un faible au contraire pour la bonne étape, la jolie ville que l'on visite à pied, pour le musée silencieusement embaumé dans le parfum du passé, pour le guide surtout, non pas le guide d'aujourd'hui chargé par une administration réaliste de détruire toutes les légendes anciennes, mais le vrai guide d'autrefois, le guide romantique qui, à force d'inventer du nouveau à chaque visite, créait presque de l'histoire.

Je songeais à ces guides de jadis en visitant l'autre jour notre pauvre château de Coucy stupidement rasé

par l'Allemagne jalouse de la belle France et qui férocement, comme une femme laide qui se venge, la frappa au visage..

Et comme, en toute chose, l'ironie se mêle souvent aux spectacles les plus tristes, le souvenir me vint du gardien d'autrefois dont le seul souci était de faire admirer à tous les visiteurs la ligne rigoureusement perpendiculaire du formidable donjon, ligne qui avait résisté à une première explosion gigantesque, lorsque la royauté jalouse de Coucy s'était imaginé de faire sauter le donjon en le bourrant avec de la vieille poudre noire d'autrefois.

Le vieux gardien était tout à son idée fixe ; il vous interdisait de regarder la vue, de vous attarder sur les remparts ; il vous forçait de tous les points du château, sous tous les angles imaginables, de constater et d'avouer que, malgré l'explosion du donjon, les murs étaient restés rigoureusement perpendiculaires. Toute discussion était inutile et le touriste qui s'égarait dans les ruines était ramené de force au pied du mur pour avouer une fois de plus que sa perpendiculaire était absolue. Si le gardien vous montrait l'ancienne chapelle, c'était uniquement pour vous dire qu'en prenant pour point de repère le mur qui se trouvait derrière, vous pouviez constater que le donjon n'avait point subi la moindre déformation et que les deux lignes coïncidaient exactement. Parfois quelqu'un se hasardait à demander quelques détails sur les anciennes écu-

ries qui abritaient la cavalerie seigneuriale en cas de siège.

Le gardien tout aussitôt ne se faisait pas prier pour donner les explications nécessaires.

— Placez-vous, Monsieur, contre le mur du fond des écuries et prenez pour base la troisième tour, vous constaterez que le mur du donjon est resté rigoureusement vertical, même après l'explosion.

C'est alors que vous demandiez, en désespoir de cause, à visiter l'intérieur du fameux donjon. Une fois de plus le vieux gardien se mettait à votre entière disposition.

— Du petit escalier et en prenant pour base la troisième marche de gauche, vous pourrez constater, en effet, Monsieur, qu'à la suite de la terrible explosion du donjon, qui fut bourré de poudre jusqu'en haut, l'alignement du mur est resté absolument perpendiculaire sans la moindre inflexion ni à droite, ni à gauche.

Qu'est devenu hélas ! le vieux gardien ? Où est maintenant le donjon séculaire dont il était si fier ?

Reviendra-t-il jamais ce temps lointain du tourisme de paix où nos vieux monuments de France étaient délicieusement hantés par ces gardiens romantiques dont la fantaisie animait nos ruines et peuplait nos vieux châteaux de légendes absurdes et charmantes.

C'étaient de bons revenants que les gardiens de musée de la vieille école et si nous étions pour eux des

revenants bons, leurs pourboires, il faut le reconnaître n'étaient jamais volés.

Jadis, il m'en souvient, à Chambord comme à Coucy, une seule admiration était permise : celle de l'escalier central.

On évoquait en vain les plus merveilleux souvenirs du château, le gardien, lui, ne voulait avoir que l'esprit de l'escalier.

Aucune chambre, aucune salle, aucun appartement n'était offert à l'attention du visiteur, tout vous ramenait à l'escalier et le gardien se roulait d'admiration sur chaque marche. J'ai toujours pensé que c'était le concierge.

A Pierrefonds c'était en vain que le visiteur esayait d'évoquer un instant la vie féodale d'autrefois : implacable bonapartiste le gardien ne vous en laissait pas le temps.

— Et ceci a été entièrement refait par Viollet-le-Duc, sur les plans de l'Impératrice. Et cette vieille cheminée gothique, c'est Napoléon III qui en a donné la commande. Et ce vieux mur, ces vieux ponts-levis, c'est Viollet-le-Duc qui les a dessinés et qui les a construits avec l'approbation de l'Empereur.

Tout, jusqu'au pourboire que l'on donnait portait l'effigie de Napoléon III.

Mais le gardien le plus tragique de tous, celui qui laissait dans l'esprit une impression ineffaçable de mys-

tère et de terreur, c'était l'homme qui était dépositaire des secrets du château de Blois, et qui seul paraissait connaître les génies mystérieux qui dominaient d'une façon énigmatique l'histoire tout entière du palais.

Etait-ce le fait d'une rancune personnelle ? Des papiers trouvés dans les souterrains lui avaient-ils révélé le rôle secret joué par ce démon dans tous les drames qui ensanglantèrent le château ? Il est difficile de le savoir ; quoi qu'il en soit il paraissait rigoureusement démontré que l'auteur ignoré de tous ces drames était sans nul doute l'énigmatique porc-épic qui se retrouve dans toutes les sculptures du château.

Au reste, ce porc-épic n'était pas un porc-épic comme les autres. Son véritable nom était le *Porte-Piques*, car c'était ainsi que le gardien qui savait tout, aimait à le désigner. Il appartenait aux esprits subtils qu'attiraient les mystères de l'histoire d'établir ses mystérieuses relations avec tout ce qui se passa là.

— Et voici, Mesdames et Messieurs, la fenêtre par où s'évada Marie de Médicis, car le roi n'aimait pas sa mère (*se retournant vers le fond de la pièce avec le geste tragique de l'accusateur en cour d'assises*) et voilà le porte-piques !

« Et c'est là dans la chambre à coucher d'Henri III que vint mourir le duc de Guise, transpercé de coups d'épée (*un temps*) et voilà le porte-piques !

« Du reste, Mesdames et Messieurs, avant de mourir, le duc de Guise fit tout un trajet et voilà mainte-

nant la chambre de la tour où le duc reçut les premiers coups (*un temps, à voix basse et tragique, mais tendant la main courageusement, il faut bien le dire, vers le génie malfaisant*) et voilà le porte-piques. »

Et vingt kilomètres plus loin, lorsqu'au détour du chemin un pneumatique rendait l'âme, les voyageurs hagards, sous la voiture puis dans les buissons, croyaient voir s'enfuir à travers champs un mauvais génie tout hérissé tandis qu'une voix vengeresse semblait crier encore dans le vent :

— Et voilà le porte-piques !

A Paris naturellement les gardiens au contact de la grande ville ont toujours eu moins de fantaisie. Il en est même qui paraissaient plongés dans la plus sombre mélancolie.

Le gardien des Gobelins était de ce nombre. D'un geste morne il étendait son bras vers la porte sur laquelle est écrit le mot « Musée », prenait son temps, faisait un effort et prononçait enfin :

— Alors, là, c'est le Musée.

Il demeurait silencieux tout le long des ateliers et ne retrouvait d'idées nouvelles que dans la cour. Un nouvel effort et le bras se tendait vesr un vieux bâtiment.

— Alors, voilà la teinturerie... c'est pour les teintures.

Cette désignation était-elle pleine de sous-entendus,

marquait-elle un sombre drame dans la vie de cet homme ? Il serait difficile de le dire. Sa dernière appréciation sur l'atelier des réparations ne donnait, à ce sujet aucun renseignement complémentaire :

— Alors, voilà l'atelier de réparations... c'est pour les réparations.

Sait-on jamais ce qui se passe dans les vieux quartiers de Paris !

Combien je préférais le gardien du Musée Carnavalet qui, blotti entre deux sarcophages gallo-romains, ne laissait voir tout d'abord aux visiteurs que deux yeux qui luisaient dans l'ombre. Qu'importait pour lui les galeries consacrées à la Révolution, les décrets du Comité de Salut-Public, le portrait de Latude et la reconstitution de la Bastille ? Que lui importait même la tenue de garde national de M. Claretie ? Tout cela se voyait dans les salles publiques qui n'étaient pas de son domaine, tout cela ne méritait pas la conduite d'un gardien. Par contre ses yeux s'éclairaient lorsque l'on passait devant une petite porte dont il avait la clef et quel triomphe pour lui lorsque des visiteurs indécis se laissaient tenter par ses promesses. On vivait alors dix minutes de terreur inoubliables et cela valait, je vous l'assure, toutes les pièces du Grand Guignol.

L'homme sinistre agitait un trousseau de clefs et ses pas résonnaient lugubrement sur les marches de pierre...

Enfin, dans l'ombre, un premier ricanement :

— Et la voilà la cuisine de la marquise de Sévi-

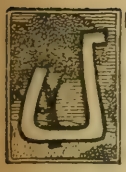
gné... (*un temps*) nous y avons mis tous les *sacrophages*. (*On se regardait atterré*). Et voici maintenant l'office de la marquise !... (*Un temps.*) Et nous y avons mis tous les *esquelettes* des Arènes de Lutèce ! Et voilà ce qui prouve que c'était une catastrophe ! Et voilà celui qui a la colonne vertébrale brisée ! Et voilà celui qui a la mâchoire démise pour avoir étouffé dans la terre ! (*Rageusement*) Et du reste, tous ont la colonne vertébrale cassée ! (*Un temps.*) Et voilà ce que nous avons fait de la cuisine de la marquise !

Attention ! trois marches... Et voilà tous les autres *sacrophages*, et ici c'était la cheminée de la cuisine de la marquise et à droite, dans le bocal, ils sont là ; les os de la première personne qui a inauguré le four crématoire, et cela faisait 3 kilos 500... mais de l'autre côté de la cheminée de la cuisine le voilà, l'autre bocal qu'on voit maintenant, qui est beaucoup plus léger parce que les os sont mieux carbonisés, et voici là, l'autre *sacrophage* du géant qui a plus de deux mètres ! Et maintenant c'est fini pour la cuisine de la marquise !

Il était temps ; nous n'avions déjà plus faim.

XIX

LES HARDIS CORSAIRES



Je goûte tout autant que toi, disais-je à Graindas, les calmes joies du tourisme, laisse-moi penser cependant que sans les fous du début, les *scorchers*, les *pédards* et les *chauffards*, jamais les sports mécaniques n'auraient connu leur extraordinaire développement actuel.

C'est à ces hardis corsaires, terreurs des routes et de l'autorité que nous devons uniquement la vulgarisation des sports nouveaux.

La bicyclette, réduite à un banal moyen de locomotion pour aller à l'usine ou à l'atelier ; l'automobile transformée en simple taximètre conduit par un mécanicien, tout cela c'est peut-être très pratique, mais ce n'est point à cela que nous devons le prodigieux essor des sports, mais aux aventuriers du début, aux cyclistes aux jambes nues et aux maillots rayés, qui

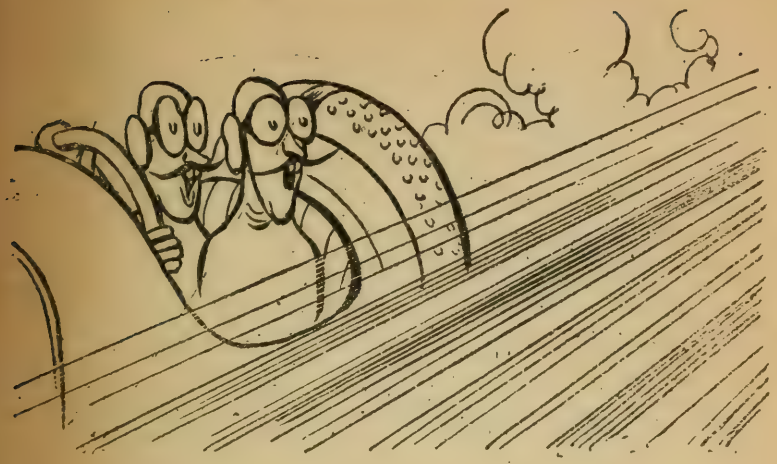
terrorisaient les dames respectables et les traitaient de vieilles souris en les frôlant à toute vitesse ; qui imitaient à la perfection le cri du chien qu'on écrase, et qui arrivaient dans une auberge de province comme un soudard pénètre dans une ville mise à sac.

Ce succès, nous le devons également aux animaux féroces, au poil hérissé, aux gros yeux de verre, assis dans leur carter, et conduisant sur route, à cent à l'heure, des prolonges d'artillerie auréolées d'une âcre fumée puante, et mitraillant les inoffensives volailles avec leur échappement libre.

Te souvient-il de ces merveilleuses promenades d'autrefois à bicyclette, de ces promenades bien tranquilles, que l'on ne faisait, disait-on, que pour admirer le paysage, pour prendre l'air tranquillement « à la papa ! »

Dès le départ, les deux amis se surveillaient du coin de l'œil. Durant toute la journée précédente, ils avaient vérifié leur machine, soigneusement huilé ses moindres rouages, et, la Porte Maillot franchie, le train s'accentuait insensiblement. A la première côte, un effort désespéré de lâchage se produisait, mais sans résultat. En haut de la côte, rouges, congestionnés, les deux amis s'essuyaient la figure en cachette, faisaient un effort héroïque pour sourire et prononçaient quelques phrases banales : « Il fait frais, ce matin. Mieux vaut partir lentement comme cela tout d'abord. On pourra marcher tout à l'heure pour se réchauffer ! »

Le train devenait infernal : la tête secouée à hauteur



du guidon, les deux amis ne voyaient plus les cailloux de la route, et c'était de nouveaux efforts désespérés pour décourager l'adversaire, des gestes paisibles des bras, savamment étudiés, tandis que les jambes tricotaient sauvagement. « Joli, n'est-ce pas, ce petit coin de verdure. Cela fait du bien de se dérouiller un peu les jambes. Oh ! moi, vous savez, je n'ai aucun entrainement en ce moment ! »

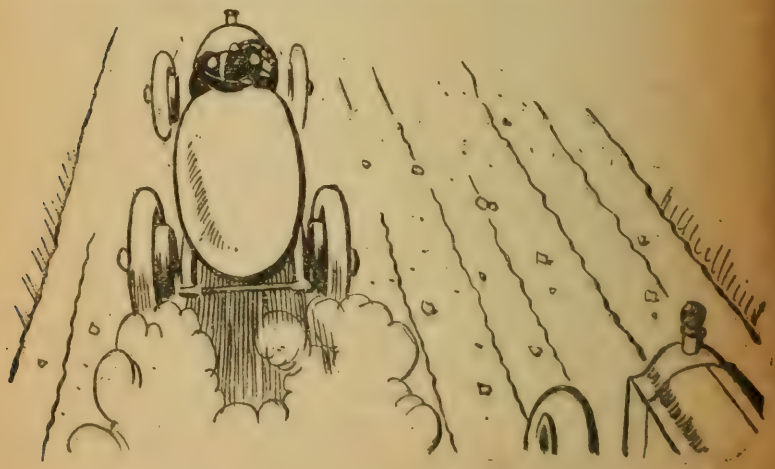
Et le trente à l'heure recommençait, jusqu'au moment ou l'un des deux adversaires, épuisé, râlant, s'affalait sur un tas de cailloux dans la noble attitude du gaulois blessé en balbutiant de vagues excuses : « Pas de veine ! ma sacrée chaîne qui est encore détendue ! »

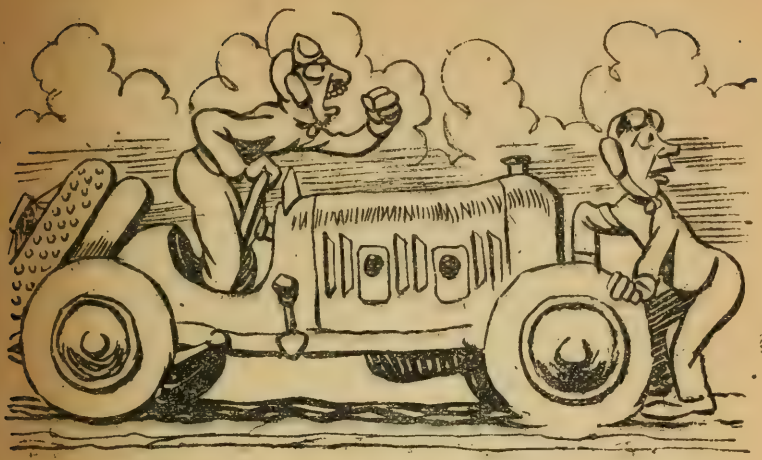
On savait ce que cela voulait dire, et le vainqueur prenait de petits airs indulgents.

Avec l'automobile, la lutte est devenue plus âpre. Contre l'autorité, tout d'abord, et aussi entre corsaires ; mais aussi quels triomphes ! quels raffinements dans les ruses d'apaches employées.

Voyez ces deux chauffeurs, montés en course sur leur effroyable engin de destruction et revenant vers Paris. Après Rosny, trop tard pour ralentir, ils aperçoivent deux gendarmes à cheval sur la route. Un coup d'accélérateur et les deux corsaires passent, enveloppant l'autorité d'un nuage de poussière et de fumée, poursuivant d'une grêle de pierres leurs chevaux épouvantés qui s'effondrent dans les fossés de la route.

A Mantes, plus d'essence ; il faut de toute nécessité ravitailler. Tranquilles, les corsaires s'arrêtent ; mais, comme par hasard, placent leur voiture à l'envers, le





long du trottoir, tournant le dos à la direction de Paris.

Bientôt après, les gendarmes arrivent : ils s'arrêtent un instant. La conversation s'engage : « Vous n'avez pas croisé une voiture qui marchait, comme qui dirait à une vitesse extra-réglementaire dans la direction de Paris ? » Nos corsaires lèvent les bras au ciel avec une juste fureur. S'ils l'ont rencontrée ? Hélas ! ils ont failli être balancés dans le fossé : « On n'a pas idée de fous pareils ! Voyez-vous, Messieurs les gendarmes, ça déshonore l'automobilisme ! » Tout le monde est du même avis et les gendarmes reprennent leur route vers Paris. Il ne leur faudra pas s'étonner une seconde fois d'être dépassés par l'effrayant bolide qui, à nouveau, dans une trombe de poussière, les rejettera pour la seconde fois dans la direction des céréales, des betteraves et des choux.

Et, que dire du plaisir que l'on éprouve, entre corsaires, à se faire avaler hypocritement quelques kilos de poussière ! Quelle joie d'avoir une voiture un peu plus forte, de ralentir, de laisser l'adversaire se rapprocher, de le faire voyager pendant un kilomètre à votre hauteur, et, ensuite, de le relâcher élégamment, en le laissant se débattre, la bouche angoissée, les yeux fous, le carburateur empâté, dans l'effroyable poussière qu'il mange et qu'il ravale avec ses jurons.

***

Avec la voiture à vapeur d'autrefois, inégale comme elle l'était, capable de fournir un effort considérable, pendant quelques instants, quitte à s'effondrer ensuite, on pouvait éprouver des joies incomparables.

Je me rappellerai toujours la fureur de ce sportsman admirable qui, rentrant à Paris, partit un jour du grand Hôtel de Pougues en même temps que moi, sur sa splendide 70 HP à essence. Le temps de jeter un regard de dédain sur l'innommable tacot haut sur roues que j'occupais, et il s'élança sur la route. Comme j'attendais depuis un bon quart d'heure mes bagages, ma chaudière avait atteint une pression littéralement impressionnante.

En quelques minutes, j'eus rejoint mon adversaire. Il y avait là, fort heureusement toute une série de petites côtes qu'il prit à mal ; deux kilomètres plus loin, je le passai avec un léger sourire de dédain. J'augmentai mon avance ; puis hors de vue, arrivant dans un village

je virai sur deux roues et stoppai en dehors de la route. Quelques secondes après le bolide passa en trombe à ma poursuite.

Il faut avoir fait de la voiture pour savoir avec quel plaisir je repris ensuite la route derrière lui : tous les virages, il les avait pris dans les fossés, arrachant ses pneumatiques, bondissant sur les empierrements, toujours à ma poursuite. Je pus voir les traces de tout cela très tranquillement, car je n'ai pas besoin de vous dire que ma chaudière, entièrement noyée par les dix minutes d'efforts que je lui avais demandées, ne donnait plus qu'une vague eau chaude, capable tout au plus d'assurer du six à l'heure ou un lavement.

Je m'attendais toujours à retrouver mon homme au fond d'un ravin, et je me le figurai avec plaisir, arrivant à Paris, jetant sa voiture au garage avec fureur et volant ensuite chez Serpollet se commander l'illusoire machine de ses rêves.

***

— Mais à ce propos, interrogea discrètement Buibui, et votre voiture de course ? Avez-vous fini enfin par l'avoir ?

Je jetai un regard craintif sur Lamberdom toujours endormi et qui ressemblait à ce moment à un gros acrobate tenant précieusement en équilibre une petite mouche sur le bout de son nez. Cet excercice ne paraissant pas affecter dangereusement le robuste sommeil de Lamberdom, je confessai à mi-voix :

— Eh bien, pour dire la vérité, la mise au point de ma voiture de course fut si longue, si compliquée, que j'attends encore à l'heure actuelle qu'elle soit terminée. Mais j'attends sans regret, j'attends surtout sans me plaindre et je suis au fond ravi que l'usine ne m'ait jamais donné d'explications formelles sur ce point.

Cela me ferait une peine infinie de ne plus savoir que j'ai quelque part, dans un atelier oublié, UNE VOITURE DE COURSE, un monstre capable de faire du cent dix à l'heure, de bondir par-dessus les collines, de franchir les vallées en les touchant à peine, comme une hirondelle.

Somme toute, on ne sait jamais : la réparation sera terminée peut-être, un beau jour. Je ne suis pas pressé. Je n'avais qu'une peur, c'était que l'on me déclarât qu'il fallait renoncer à mes illusions et cela, je le reconnais loyalement, personne ne me l'a jamais dit.

J'ai une voiture de course, l'étiquette en fait foi, dans un tas de ferrailles. Jamais je n'ai eu d'accidents, je suis prêt à en faire le serment et, cependant, j'ai toutes les joies du coureur, toutes ses illusions.

Je puis raconter autant de folles histoires de course qu'il me plaît d'en inventer et il se pourrait bien à la longue qu'elles fussent vraies.

A ce moment précis la mouche ayant pénétré dans le ventilateur nasal de Lamberdom un rugissement venu peut-être de la mouche mais plutôt de Lamberdom, signala le réveil de mon irascible ami. Ses yeux égarés

et blancs roulèrent un instant de droite et de gauche, puis se fixèrent sur moi impitoyablement.

— Et c'te voiture de course ?

Il fallait en finir.

— Et bien, c'est tout, répondis-je hardiment. Après avoir reconstitué tant bien que mal, grâce à des douves de tonneaux mes roues avant emportées par le chasse-pierres du Pacific Railway; miraculeusement sauvé par la marquise qui n'était autre, on l'a deviné que la jeune cow-boy, je rentrai directement à Chicago où une fête indienne était donnée en mon honneur. Quant à ma voiture elle me fut enlevée à prix d'or par le directeur du musée et exposée comme antiquité mexicaine. Je n'ai jamais pu la ravoir. Je regrette, ajoutai-je, un peu vexé que vous ayez dormi pendant le récit de mes prouesses.

Lamberdom bondit sous l'outrage.

— Dormir ? Moi ! La meilleure preuve c'est que je puis raconter toutes vos aventures....

Le fait est que depuis ce jour-là Lamberdom ne tarit plus d'éloges sur mon compte ; toutes les histoires de voitures de course qui flottent dans sa mémoire, il me les attribue. Ma réputation de coureur grandit chaque jour dans les milieux sportifs ; je vous le disais en commençant : il suffit d'avoir une voiture de course pour devenir un coureur, mais il vaut mieux évidemment pour ne point connaître la défaite, ne jamais s'en servir.

TABLE DES MATIERES

Avant-propos .....

I. — Comment je connus en songe l'auto de Panurge à pannes commandées....

II. — Ma moto de course « Paris Madrid ».. 2

III. — Une voiture de course américaine..... 2

IV. — La splendide limousine de M. Vaudor.. 37

V. — L'atelier couvert 4

VI. — Le bombardement de Dunkerque..... 6

VII. — Pégase libérateur 7

VIII. — Baigne-dans-l'Huile..... 8

IX. — La voiture de course de Redouté..... »

X. — Comment le tri du captain Sap devint enragé 10

XI. — Emotions préhistoriques 120

XII. — Une mise au point soignée 129

XIII. — Les usines Fage 136

XIV. — Le goujon 145

XV. — C'est dix fois rien 151

XVI. — Les joies du Tourisme 160

XVII. — Le service des réparations 168

XVIII. — Suivez le guide 174

XIY. — Les hardis corsaires 183

La Bibliothèque
Université d'Ottawa
Echéance

The Library
University of Ottawa
Date Due

a39003 003399143b

CE

CE PQ 2631
.A86M3 1923
COO PAWLOWSKI, G MA VOITURE
ACC# 1315923

Les Reliures Caro
TEL. (819) 686-2059
(MTL) 255-5263

U D' / OF OTTAWA
COLL ROW MODULE SHELF BOX POS C
333 02 07 01 03 08 1